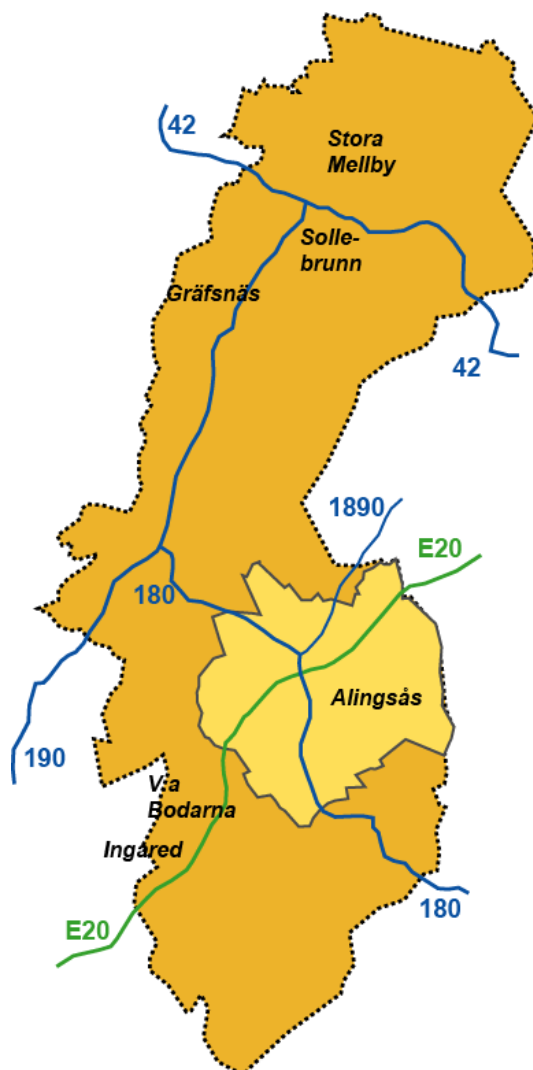


LOKAL TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPLAN FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN I ALINGSÅS KOMMUN TILL ÅR 2010



Bakgrundsrapport

Alingsås kommun &
Västtrafik Affärsområde Göteborgs Regiontrafik

Göteborg december 2007

Beställare: Marit Minou Alingsås kommun
Stefan Krafft Västtrafik

Konsult: Maria Lindqvist
SWECO VBB AB
Projektnummer: 2391393

Förord

Befolkningen i Alingsås kommun har ökat de senaste åren, vilket till stor del beror på inflyttning till kommunen. Den ökade inflyttningen beror i sin tur på att Alingsås anses vara en attraktiv bostadskommun, främst för unga barnfamiljer, då den ligger inom pendlingsavstånd till Göteborg samtidigt som huspriserna är lägre än i storstaden.

I och med att befolkningen ökar ställer det ökade krav på stadsplaneringen och framföra allt på satsningar inom kollektivtrafiken om kommunen ska kunna uppnå en hållbar utveckling. En kommun med en utbyggd och väl fungerande kollektivtrafik upplevs dessutom som mer attraktiv, vilket bidrar till ökad inflyttning.

Alingsås kommun ingår i *K2020 – Framtidens kollektivtrafik i Göteborgsområdet*, där det centrala målet är att öka andelen kollektivtrafikresor för att bidra till en hållbar utveckling. K2020 ställer därmed krav på att kommunen bidrar till att resandet med kollektivtrafiken ökar, både inom samt till och från kommunen.

Som ett led i arbetet med att uppnå målbilden för K2020 har Alingsås kommun arbetat fram en lokal trafikförsörjningsplan som sträcker sig fram till år 2010, vilket presenteras i denna rapport. Planen innehåller en strategi för hur kollektivtrafiken i Alingsås kommun bör utvecklas för att bli mer attraktiv, främst med fokus på arbetsresor. Genom kartläggning och analys av dagens och framtida utbud och efterfrågan har förslag till förändringar tagits fram som bidrar till att dels tillgodose ett visst basutbud för samtliga kommuninvånare och dels öka det kollektiva resandet i kommunen.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

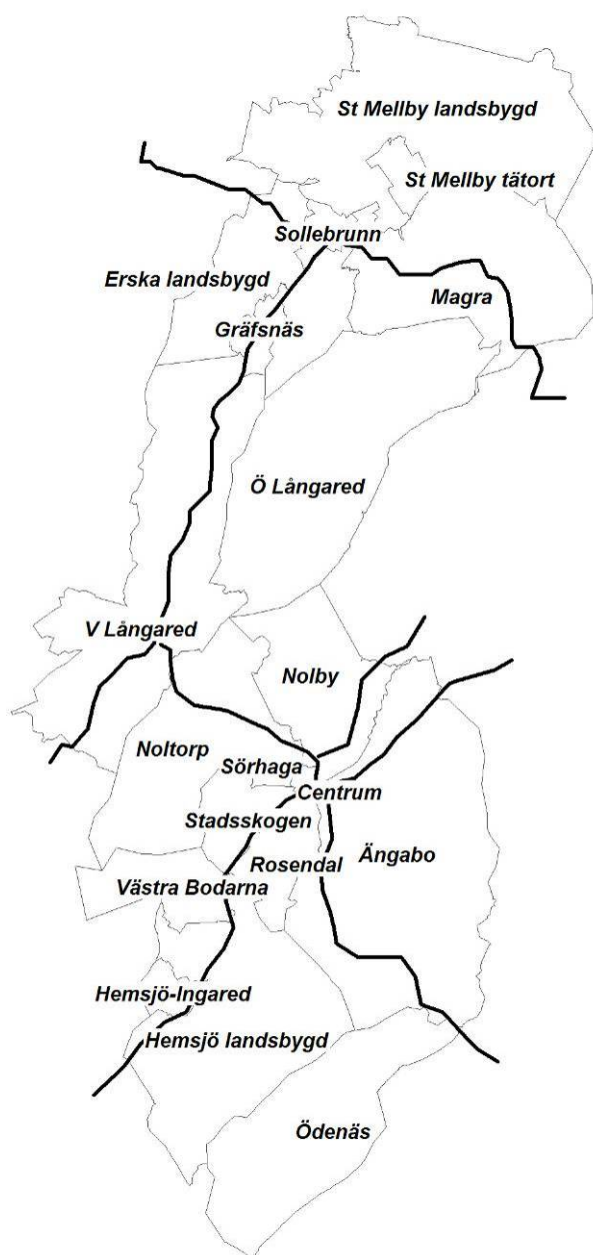
1	DEMOGRAFISKA FÖRUTSÄTTNINGAR	1
1.1	BEFOLKNING.....	2
1.2	ARBETSTILLFÄLLEN.....	5
1.3	SKOLOR	7
1.4	AVSTÅND.....	8
1.5	PENDELPARKERINGAR	8
1.6	MÅLPUNKTER FRITID	8
1.7	KAPACITET I VÄGNÄTET	11
2	EFTERFRÅGAN.....	13
2.1	RESOR MELLAN ALINGSÅS KOMMUN OCH ANDRA KOMMUNER.....	13
2.1.1	Arbetsresor	13
2.1.2	Skolresor.....	14
2.1.3	Fritidsresor.....	15
2.2	RESOR INOM ALINGSÅS KOMMUN, EXKL. INOM ALINGSÅS STAD.....	16
2.2.1	Arbetsresor	16
2.2.2	Skolresor.....	22
2.2.3	Fritidsresor.....	24
2.3	RESOR INOM SAMT TILL OCH FRÅN ALINGSÅS STAD	25
2.3.1	Arbetsresor	25
2.3.2	Skolresor.....	36
2.3.3	Fritidsresor.....	37
3	EFTERFRÅGAN ÅR 2010	38
3.1	RESOR MELLAN ALINGSÅS KOMMUN OCH ÖVRIGA KOMMUNER.....	38
3.2	RESOR INOM ALINGSÅS KOMMUN EXKL. ALINGSÅS STAD	38
3.3	RESOR INOM SAMT TILL OCH FRÅN ALINGSÅS STAD	39
4	KOLLEKTIVTRAFIK	40
4.1	RESOR MELLAN ALINGSÅS KOMMUN OCH ANDRA KOMMUNER.....	40
4.1.1	Arbetspendling.....	40
4.1.2	Skolresor.....	45
4.1.3	Fritidsresor.....	46
4.2	RESOR INOM KOMMUNEN EXKL. ALINGSÅS STAD	47
4.2.1	Arbetsresor	48
4.2.2	Skolresor.....	53
4.3	RESOR INOM ALINGSÅS STAD	55
4.3.1	Arbetsresor	55
4.3.2	Skolresor.....	56
4.3.3	Fritidsresor.....	56
5	PROBLEM OCH POTENTIAL IDAG	57
5.1	RESOR MELLAN ALINGSÅS KOMMUN OCH ÖVRIGA KOMMUNER.....	57
5.1.1	Göteborg, Partille och Lerum.....	58
5.1.2	Vårgårda.....	59
5.1.3	Borås.....	59
5.1.4	Trollhättan.....	60
5.1.5	Mölndal.....	60
5.1.6	Essunga.....	61
5.1.7	Herrljunga	61
5.1.8	Övriga kommuner	62
5.2	RESOR INOM ALINGSÅS KOMMUN EXKL. ALINGSÅS STAD	62
5.2.1	Potential	62
5.2.2	Till Alingsås stad	63

5.2.3	Övriga relationer - grundutbud	64
5.3	RESOR INOM SAMT TILL OCH FRÅN ALINGSÅS STAD	65
5.3.1	Till Alingsås stad	65
5.3.2	Från Alingsås stad	67
5.3.3	Arbetspendling inom Alingsås stad	68
6	HANDLINGSPLAN	71
6.1	RESOR MELLAN ALINGSÅS KOMMUN OCH ÖVRIGA KOMMUNER	72
6.1.1	Alingsåspendeln	72
6.1.2	Mölnadal	73
6.1.3	Vårgårda	73
6.1.4	Borås	73
6.1.5	Trollhättan	74
6.2	RESOR INOM ALINGSÅS KOMMUN EXKL. INOM ALINGSÅS STAD	74
6.2.1	Till Alingsås stad	74
6.2.2	Från Hemsjö/Ingared till Göteborg och Lerum	75
6.2.3	Från Västra Bodarna till Göteborg m.fl.	75
6.2.4	Skolbusslinjer	75
6.3	RESOR INOM SAMT TILL OCH FRÅN ALINGSÅS STAD	75
7	VAD ÄR PÅ GÅNG?	76
8	FRAMTIDSSCENARIO OCH SAMHÄLLSEKONOMISKA EFFEKTER	77
8.1	GENERELLA EFFEKTER	77
8.1.1	Attraktiv kommun	77
8.1.2	Bättre hälsa	77
8.1.3	Färre olyckor	78
8.1.4	Bättre miljö	78
8.1.5	Bättre framkomlighet	78
8.1.6	Kortare restid	78
8.1.7	Ökad rörelsefrihet	79
8.2	VÄRDERING AV FÖRESLAGNA ÅTGÄRDER	79
8.2.1	Kortare restid för Alingsåspendeln	80
8.2.2	Kortare bytestid mellan Alingsås- och Kungsbackapendeln	81
8.2.3	Kortare restid Alingsås – Borås	81
8.2.4	Utökat turutbud Trollhättan – Alingsås	81
8.2.5	Samordning med skoltrafiken i området Hemsjö/Ingared	82
8.2.6	Samordning med skoltrafiken i området Långared	82
8.2.7	Införande av kvällstrafik i Alingsås stad	82
8.2.8	Sammanlagning av och utökning av turutbud för linje 572 och 575	82
8.3	FRAMTIDSSCENARIO	83
8.3.1	Västrafiks mål	83
8.3.2	Efterfrågan på kollektivtrafiken år 2010	84
8.3.3	Fördubbling av dagens kollektivtrafik (K2020)	85
8.3.4	25 % marknadsandel	85
8.4	SAMMANFATTNING SAMHÄLLSEKONOMI	85
9	HUR KAN FRAMKOMLIGHETEN SÄKERSTÄLLAS FÖR BUSSTRAFIKEN I FRAMTIDEN?	87
9.1	GENERELLA RIKTLINJER	87
9.2	KONKRETA ÅTGÄRDSFÖRSLAG	88
10	HUR BÖR KAPACITETEN I JÄRNVÄGSSYSTEMET UTÖKAS FÖR ATT KUNNA TA EMOT EN ÖKAD EFTERFRÅGAN ENLIGT K2020?	94

1 Demografiska förutsättningar

Nedan följer en kartläggning av dagens demografiska förutsättningar som befolkning, arbetstillfällen och skolor.

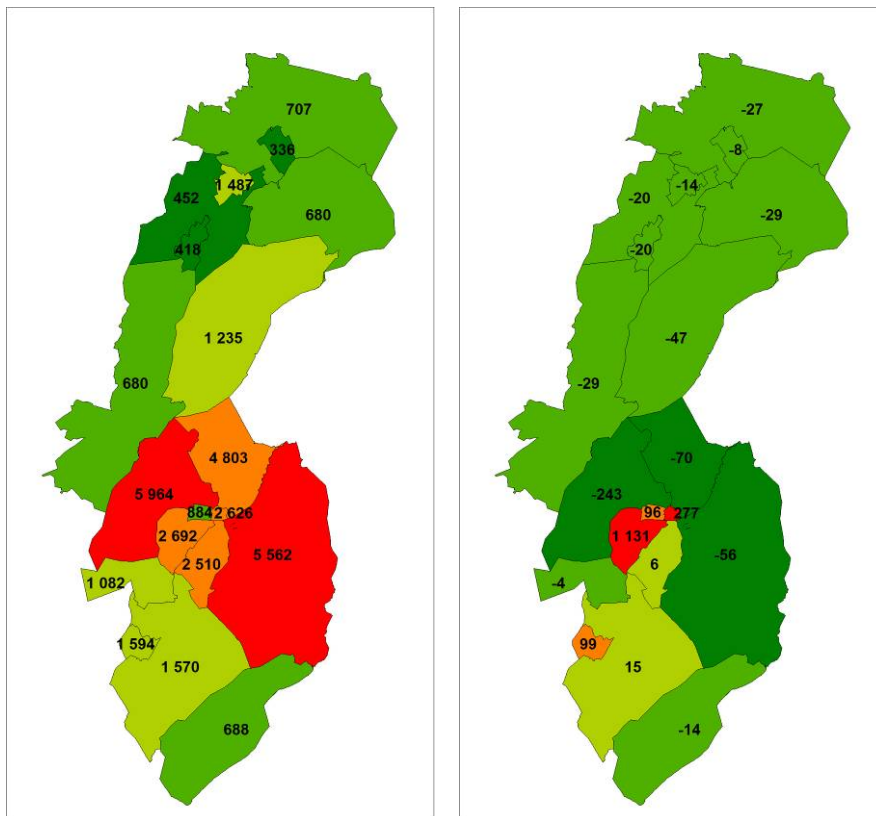
I de kartor som presenteras redovisas uppgifter vanligtvis indelade på så kallad 3-siffriga nyckelkodsområden. Inom Alingsås stad redovisas vissa uppgifter mer noggrant, på så kallad 6-siffriga nyckelkodsområden.



Figur 1 Områdesindelning på 3-siffriga nyckelkodsområden

1.1 Befolkning

I slutet av oktober 2007 bodde cirka 36 700 invånare i Alingsås kommun, varav cirka 25 000 bor inom Alingsås stad. Enligt kommunens befolkningsprognos kommer antalet invånare i kommunen att öka med 4 % (+ 1 500) till år 2010 och 8 % (+3 100) till år 2015 jämfört med idag.



Figur 2 Befolkning 31/12 2006 samt förändring enligt prognos för år 2010

Befolkningen kommer främst att öka inom Alingsås stad där det enligt den nya översiktsplanen planeras in ca 4 700 nya bostäder, främst inom området Stadsskogen där befolkningen förväntas öka med 1 000 invånare till år 2010. Även i Västra Bodarna och områdena kring Hemsjö och Ingared förväntas invånarantalet öka. Norr om Alingsås stad kommer befolkningsmängden inte att ändras nämnvärt.

Idag bor ca 70 % av Alingsås kommuninvånare inom Alingsås stad. Där är även befolkningstätheten som störst, fler än 3 000 invånare per km² inom området Nolby. På landsbygden i de norra och sydöstra delarna av kommunen bor befolkningen betydligt glesare, 10 - 20 invånare per km².

Av invånarna i Alingsås är drygt hälften i arbetsför ålder. 19 % av invånarna är barn och ungdomar under 16 år, medan antalet ungdomar i gymnasieåldern motsvarar 5 % av invånarna.

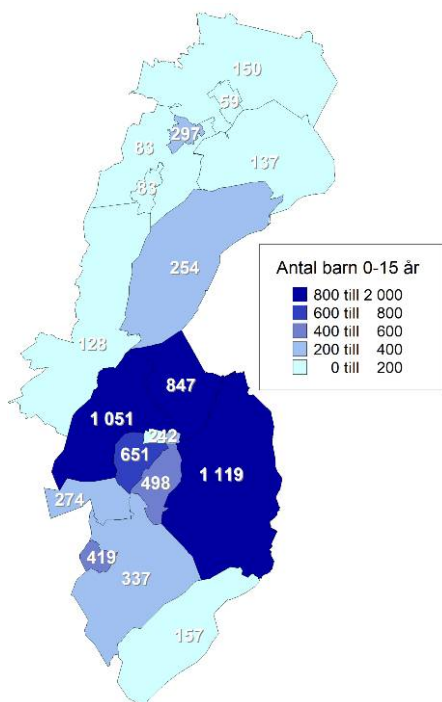
Åldersklass	Antal	Andel
0-15 år	6 951	19 %
16-18 år	1 651	5 %
19-65 år	21 337	58 %
> 65 år	6 542	18 %
Summa:	36 481	100 %

Tabell 1 Åldersfördelningen för boende i Alingsås kommun den 31/12 2006

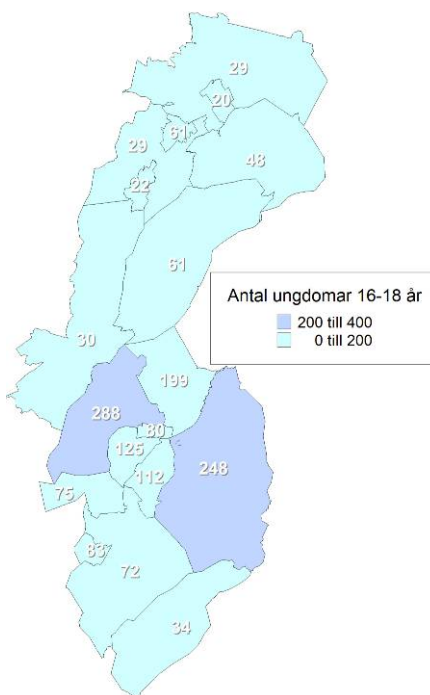
Enligt kommunens befolkningsprognos kommer åldersfördelningen vara i stort sett den samma år 2010 och år 2015 som idag.

På kartorna nedan redovisas för respektive åldersklass fördelningen av var i kommunen de bor.

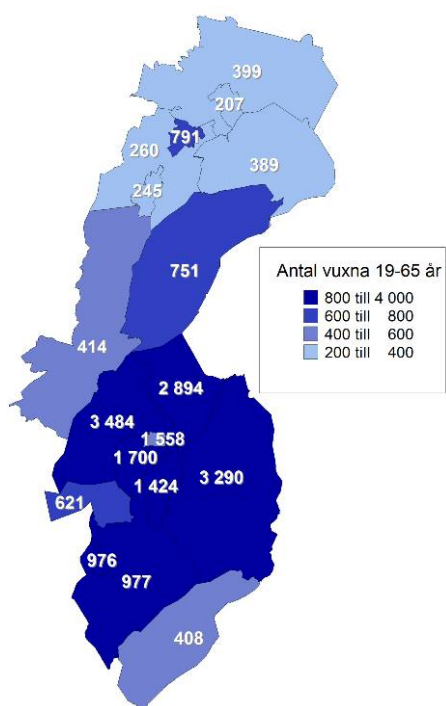
Befolkningen i Alingsås kommun är huvudsakligen bosatta inom Alingsås stad, men även i de södra delarna som Västra Bodarna, Hemsjö och Ingared samt Ö Långared och Sollebrunn i norr. Detsamma gäller för samtliga åldersgrupper.



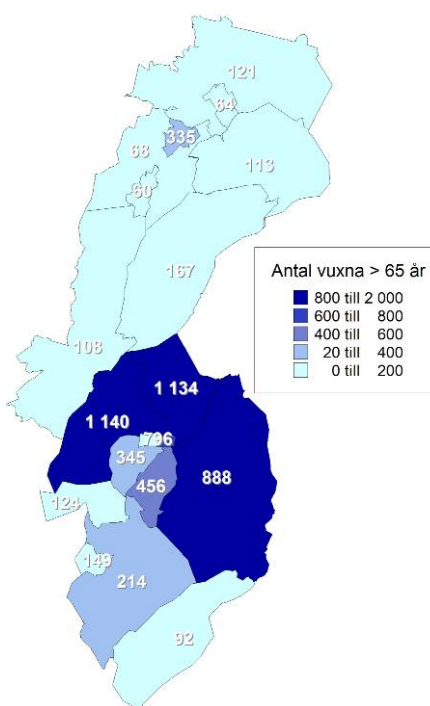
Figur 3 Barn < 16 år



Figur 4 Ungdomar 16-18 år



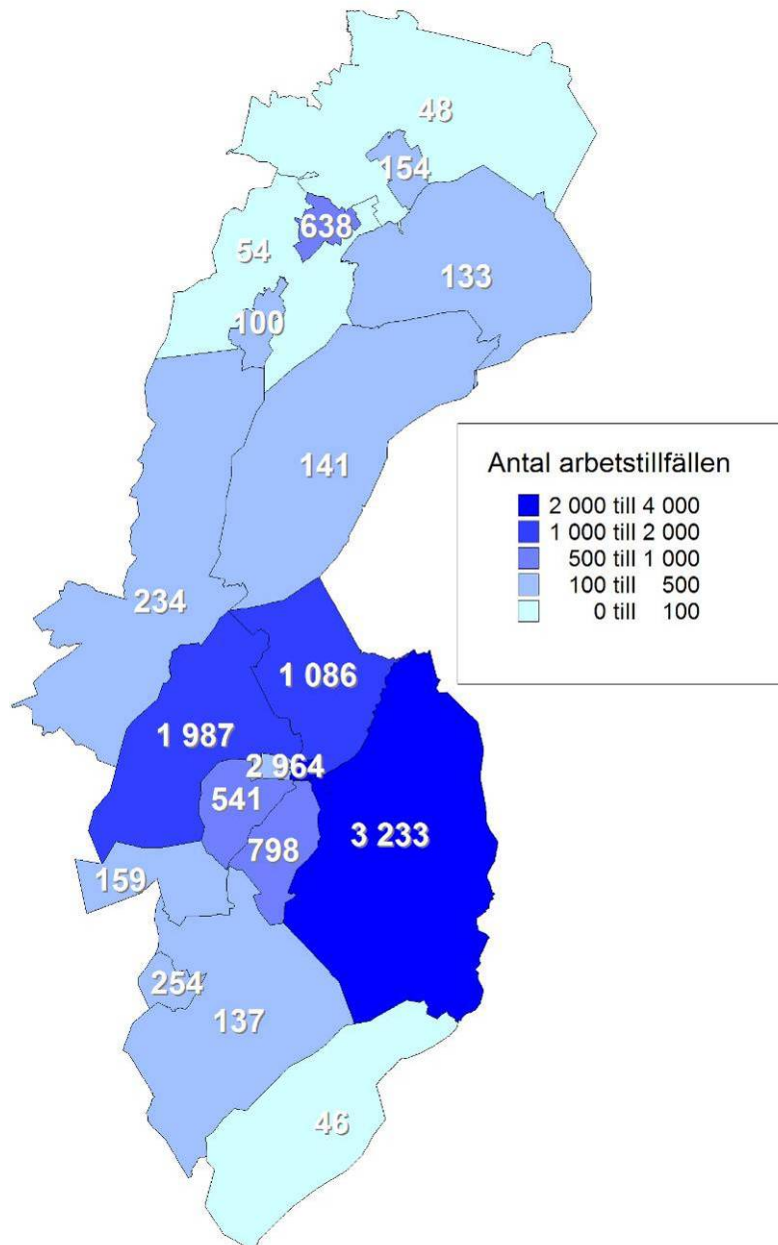
Figur 5 Vuxna 19-65 år



Figur 6 Vuxna > 65 år

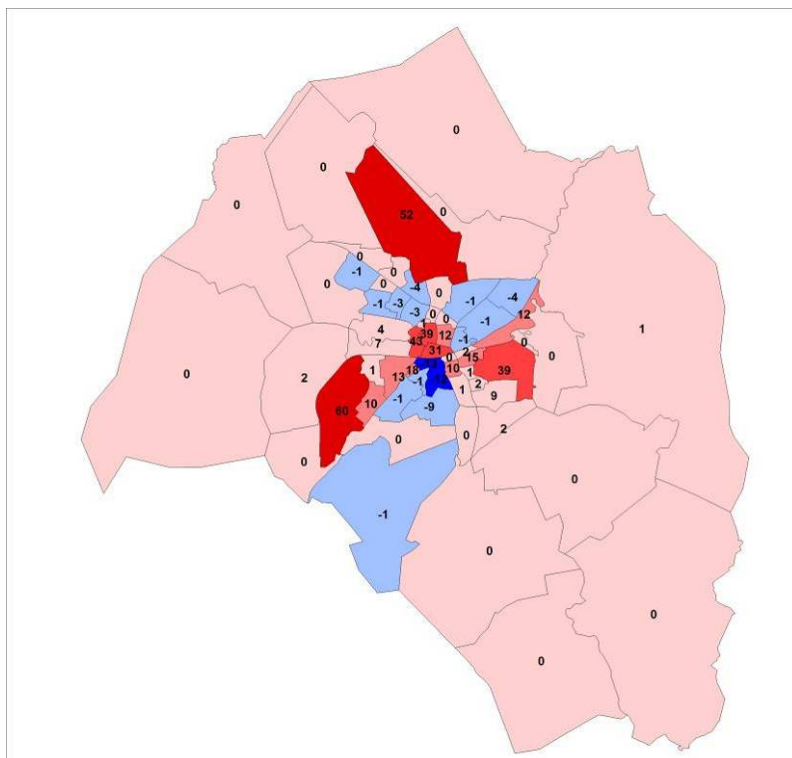
1.2 Arbetstillfällena

Idag finns ca 14 000 arbetstillfällen inom Alingsås kommun. En stor andel av verksamheterna är koncentrerade till Alingsås stad, främst till områdena Ängabo, Centrum, Nolby och Noltorp. Av övriga områden är det främst i Sollebrunn som arbetstillfällena finns.



Figur 7 Antalet arbetstillfällen per nyckelkodsområde

Till år 2015 förväntas antalet arbetstillfällen inom Alingsås stad att öka med drygt 300¹ stycken.



Figur 8 Förändring av antalet arbetstillfällen inom Alingsås stad till år 2010.

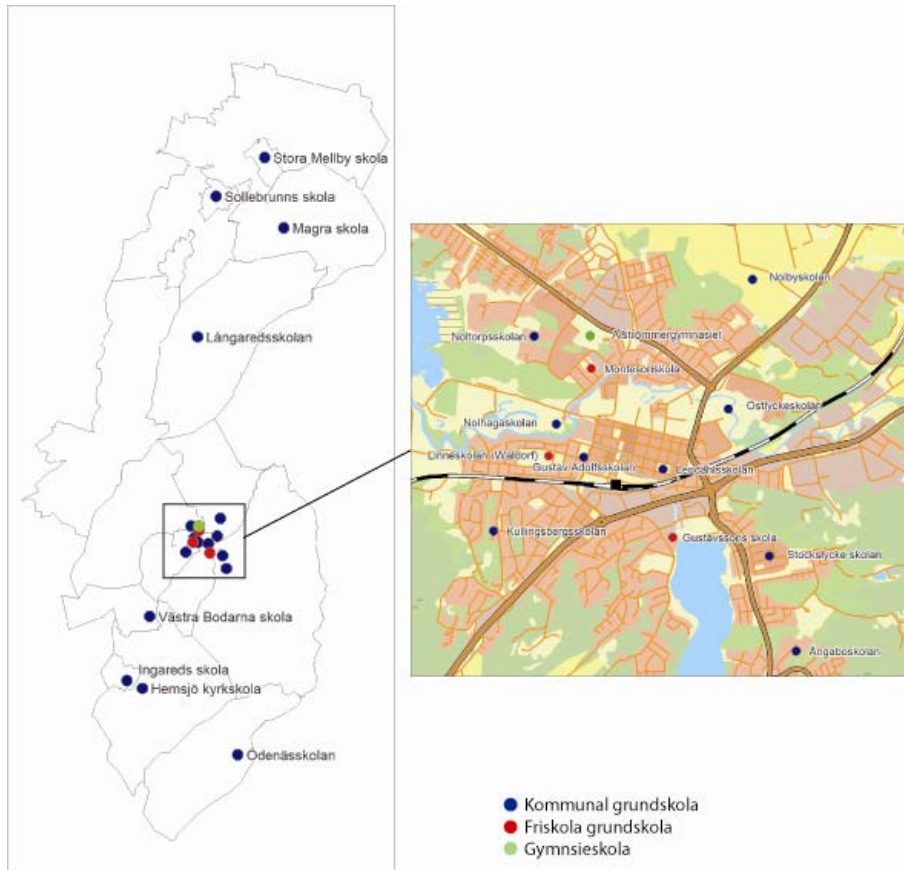
Nya arbetstillfällen kommer främst att skapas i de centrala delarna av staden samt i industriområdena Bolltorp, Borgen och Sävholm. Ett större antal arbetstillfällen bedöms även att skapas i området Stadsskogen, vilket främst beror på nya servicejobb i samband med att bostäder byggs ut och bebos i området.

Enligt den nya översiktsplanen för Alingsås stad förväntas dock antalet arbetstillfällen på sikt främst öka i områdena kring Sävvelunds industriområde samt Bälinge i de nordvästra delarna av Ångabo. I övriga kommunen är det främst i Sollebrunn som antalet arbetstillfällen kan väntas öka.

¹ Alingsås FÖP 2007

1.3 Skolor

I Alingsås kommun bor idag ca 4 100 grundskolebarn. I kommunen finns 20 grundskolor, varav 17 bedrivs av kommunen och 3 är friskolor. Mer än hälften av skolorna ligger inom Alingsås stad då det främst är där som skolbarnen bor.



Figur 9 Grund- och gymnasieskolor i Alingsås kommun på landbygden respektive inom Alingsås stad

Alströmergymnasiet är den enda kommunala gymnasieskolan i Alingsås, förutom särskolegymnasiet Farkostens gymnasium.

1.4 Avstånd

Inom Alingsås stad nås samtliga stadsdelar inom fyra kilometers gångavstånd från Alingsåsterminalen. Cykel och gång kan därmed vara ett bra alternativ för resor inom staden, men måste kompletteras med god kollektivtrafik för dem som inte kan eller vill gå eller cykla. Dessutom behövs kollektivtrafiken som ett färdmedelsalternativ dagar då vädret är dåligt.

Även avstånden inom övriga samhällen i kommunen är relativt korta. På landsbygden däremot är avstånden betydligt längre, varför bil, moped eller kollektivtrafik vanligtvis är de enda färdmedelsalternativen.

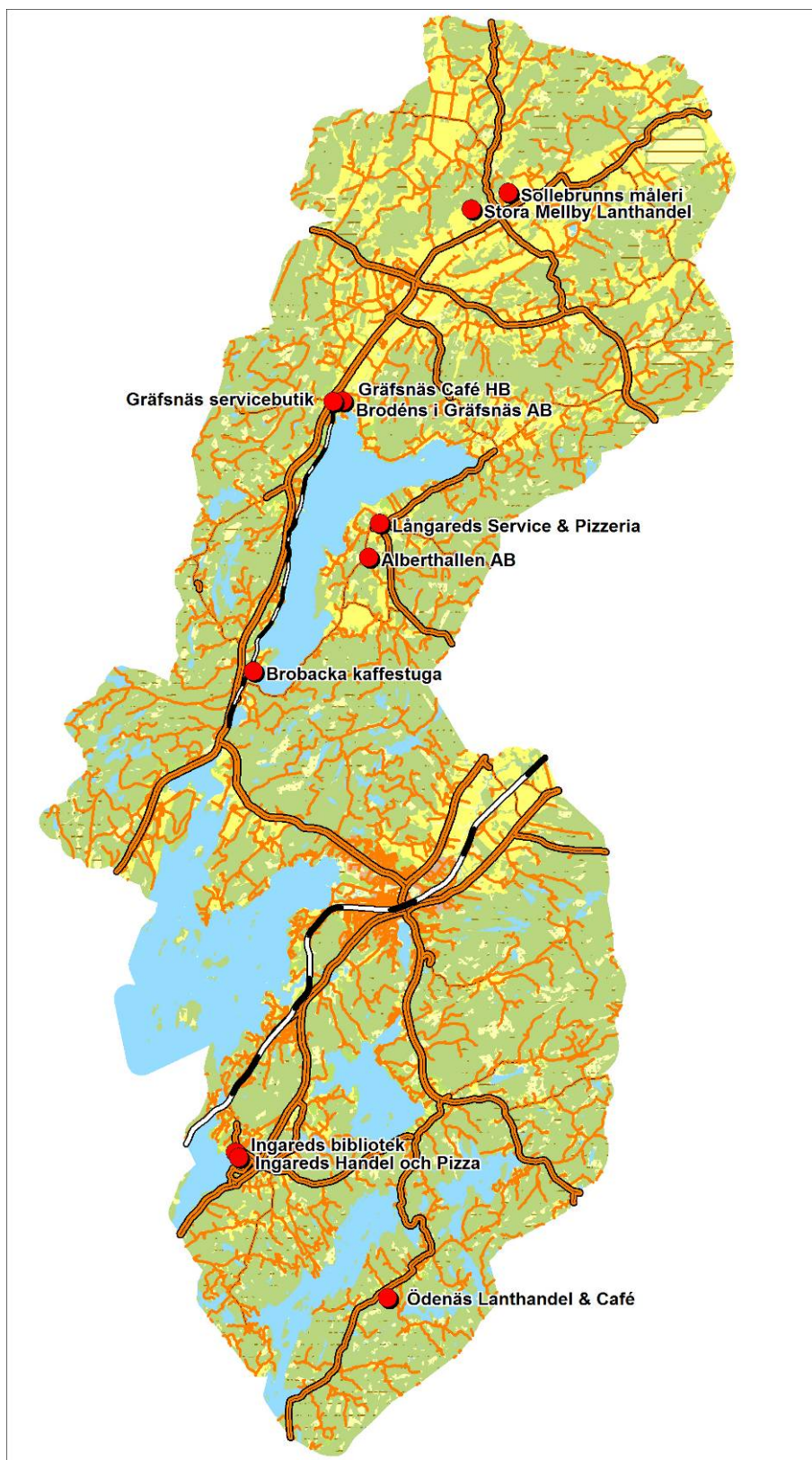
1.5 Pendelparkeringar

Idag finns det i anslutning till Alingsås station och Alingsåsterminalen tre officiella pendelparkeringar – Albano samt Västra och Östra Bangården – som tillsammans har plats för 332 bilar. Vid Västra Bodarna station finns en pendelparkering med 20 bilplatser och i Sollebrunn finns en pendelparkering med plats för 15 bilar.

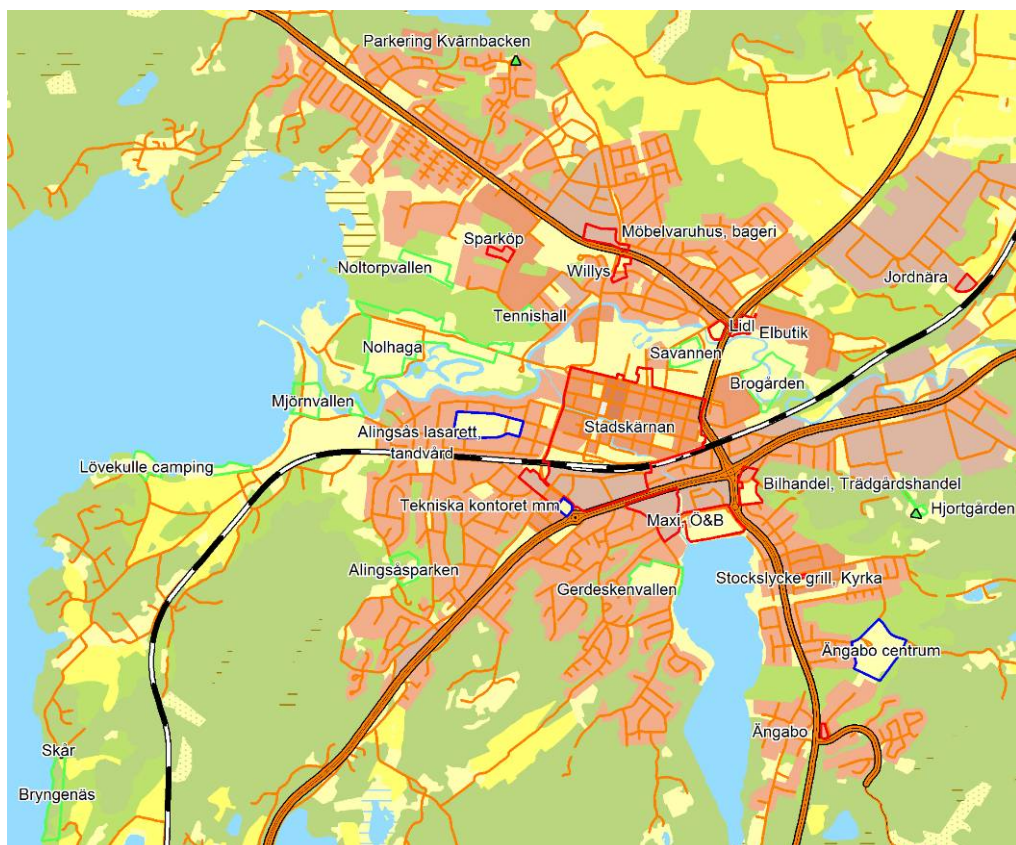
Dessutom finns det en pendelparkering vid Norsesund station i Lerums kommun med 45 bilplatser som främst används av Alingsåsbor bosatta i kommunens sydvästra delar.

1.6 Målpunkter fritid

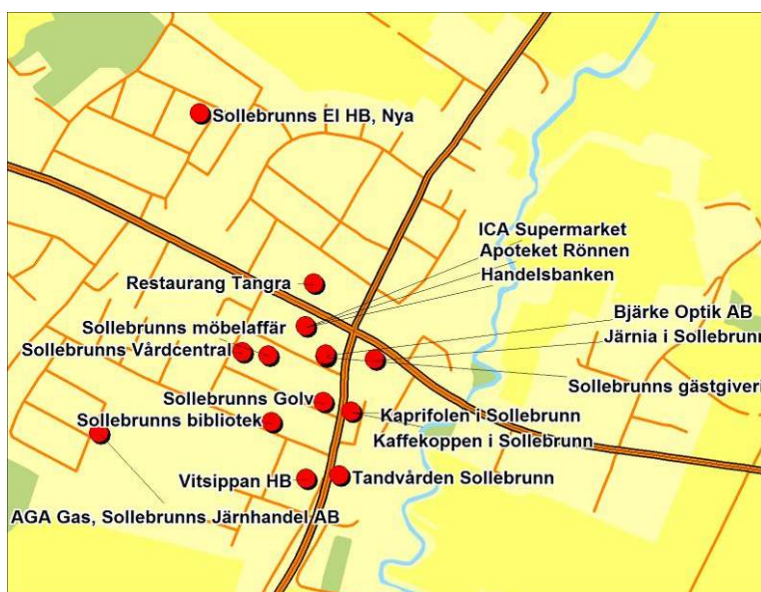
Inom kommunen finns ett antal större allmänna målpunkter som är av intresse för fritidsresor, som exempelvis idrottsanläggningar, affärer, restauranger och caféer. Merparten av dessa målpunkter ligger inom Alingsås eller Sollebrunn tätort.



Figur 10 Målpunkter Alingsås kommun exklusive Sollebrunn och Alingsås tätort, se nästa sida.



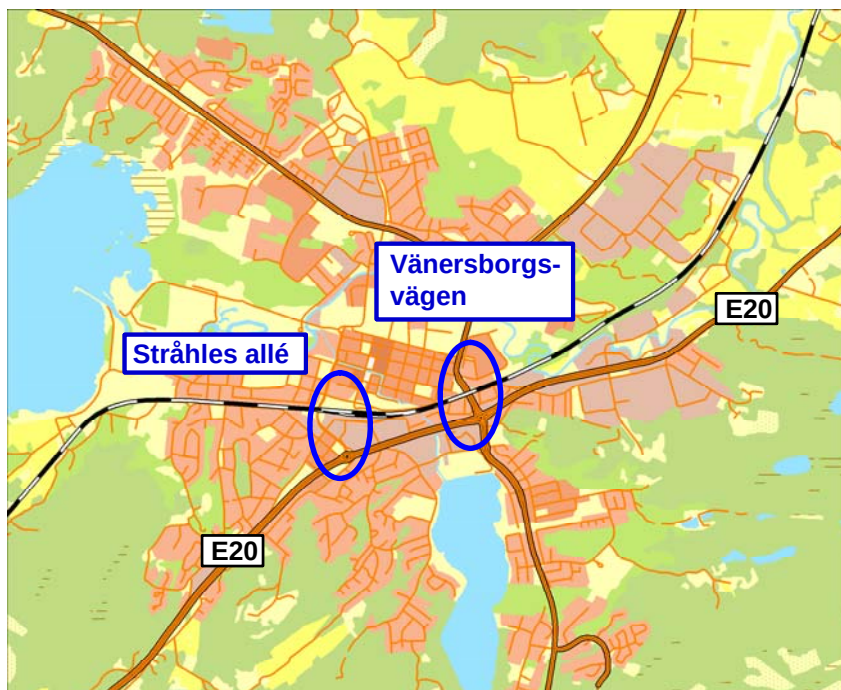
Figur 11 Målpunkter Alingsås stad



Figur 12 Målpunkter Sollebrunn

1.7 Kapacitet i vägnätet

E20 och järnvägen delar idag Alingsås stad mitt itu. För att ta sig över dessa barriärer finns det endast ett fåtal vägpassager som Vänersborgsvägen och Stråhles allé.



Figur 13 Kritiska vägsnitt med avseende på vägnätets kapacitet

Gatunätet har idag tidvis kapacitetsbrist i dessa gatusnitt samt vid dess anslutningar, vilket medför trängsel med nedsatt framkomlighet². I övriga delar av gatunätet bedöms kapaciteten vara tillräcklig.

Resbehovet kommer att öka de kommande åren med upp mot 50 % till år 2030. Då kapaciteten i dagens vägnät vid passagerna över järnvägen och E20 redan är otillräcklig finns det i dessa avsnitt inte kapacitet för att kunna ta emot de framtida trafikmängderna, vilket på sikt kommer att leda till att det kommer bildas köer, främst under högtrafik.

Inte bara bilisterna kommer att påverkas av köerna utan även kollektivtrafiken då bussarna vanligtvis trafikerar samma gator och vägar som bilisterna. Ett flertal landsbygdslinjer och stadslinjer trafikerar de mest kritiska snitten och kommer därmed att direkt påverkas om det uppstår störningar i form av köer.

² Förlag till trafiktaktik för staden (2007)

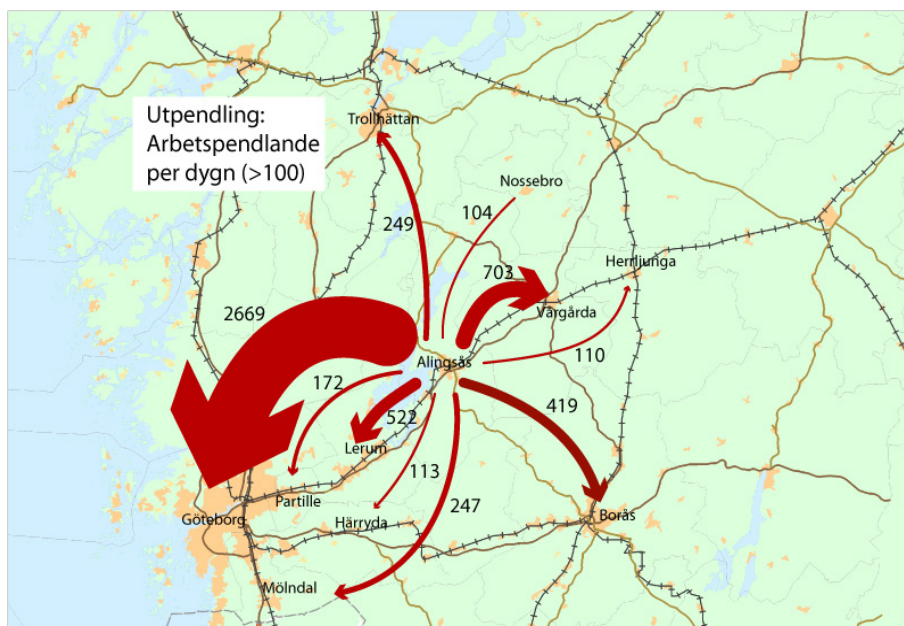
2 Efterfrågan

2.1 Resor mellan Alingsås kommun och andra kommuner

Redovisas på nivå kommun till kommun. För nedbrytning på områdesnivå, se kap 2.2

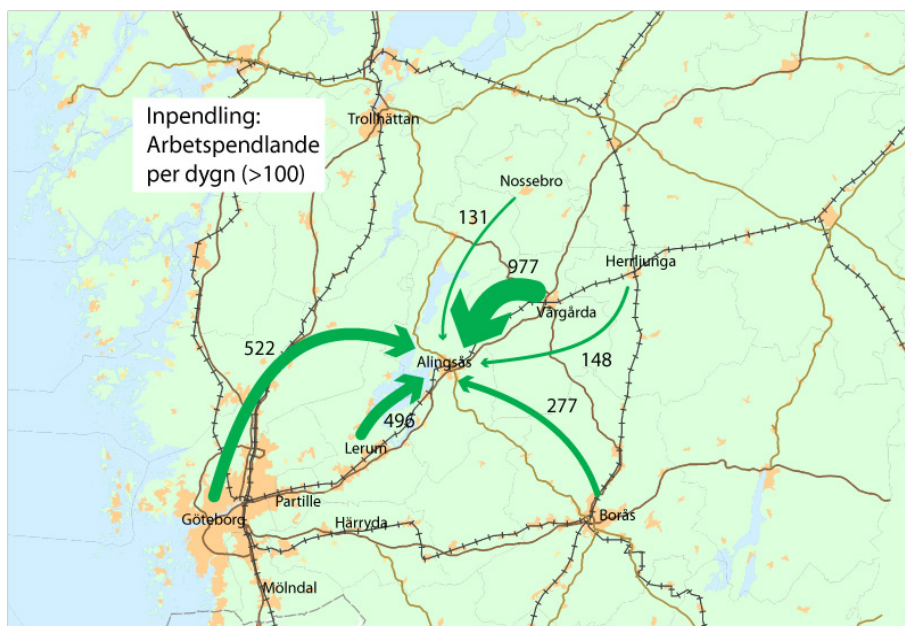
2.1.1 Arbetsresor

Varje dag arbetspendlar knappt 5 800 alingsåsbor till arbetsplatser utanför den egna kommunen. Knappt hälften pendlar till Göteborg, men även till Vårgårda, Lerum och Borås arbetspendlar ett stort antal alingsåsbor.



Figur 14 Antal arbetspendlare från Alingsås kommun i relationer med fler än 100 arbetspendlare.

Knappt 3 200 personer arbetspendlar dagligen till Alingsås kommun, varav knappt en tredjedel kommer från Vårgårda kommun. Även från Göteborg, Lerum och Borås kommer ett betydande antal arbetspendlare.



Figur 15 Antal arbetspendlare till Alingsås kommun i relationer med fler än 100 arbetspendlare.

2.1.2 Skolresor

Till Alingsås kommun skolpendlade hösten 2006 drygt 200 elever, främst från Vårgårda och Lerums kommun, 100 respektive 50 elever. Sammanlagt pendlar 120 elever in från stråket Herrljunga – Alingsås och 65 från stråket Göteborg – Alingsås. Dessutom skolpendlar 10 elever från Essunga kommun och 9 från Bollebygd.

Utöver dessa tillkommer 13 elever från övriga kommuner som vanligtvis ligger utanför pendlingsavstånd till Alingsås, varför det är rimligt att anta att eleverna tillfälligt bor i Alingsås kommun.

Bostadskommun	Antal
Alingsås	1 303
Vårgårda	107
Lerum	50
Herrljunga	14
Göteborg	11
Essunga	10
Bollebygd	9
Mölndal	4
Övriga	13
Summa:	1 521

Tabell 2 Antal elever på Alströmergymnasiet som är skrivna i en annan kommun.

Av de gymnasieelever som är bosatta i Alingsåskommun går 80 % på Alströmergymnasiet i Alingsås stad. Resterande ungdomar går på gymnasieutbildning i annan kommun, i huvudsak i Göteborg, men även till Lerum, Borås, Partille och Vårgårda skolpendlar ett större antal elever.

Kommun som Alingsåsungdomar skolpendlar till	Antal
Göteborg	144
Lerum	50
Borås	15
Vårgårda	11
Partille	10
Övriga kommuner inom pendlingsavstånd	10
Övriga kommuner eller utlandet	26
Summa:	266

Tabell 3 Antal gymnasieungdomar skrivna i Alingsås kommun som går i skola i en annan kommun eller i utlandet.

2.1.3 Fritidsresor

Enligt genomförda resvaneundersökningar är fritidsresandet den ärendekategori som ökar mest. För att fånga in denna kategori krävs hög turtäthet på kvällar och helger, helst med nattrafik på fredags- och lördagsnätter.

Det finns ingen bra statistik över hur många fritidsresor som går till och från Alingsås kommun. Det är dock rimligt att anta att merparten av resorna går till en grannkommun eller Göteborg.

Västtrafiks resvaneundersökning från år 2006 visar att av det totala antalet resor till och från Alingsås kommun står fritidsresandet för drygt 23 % av resandet. Av dessa resor går knappt två tredjedelar till/från Göteborg och en femtedel till/från Lerum. 6-8 % av resorna går till/från Partille respektive Vårgårda kommun. Resterande 10 % av resorna utgörs av enstaka resor till övriga kommuner.

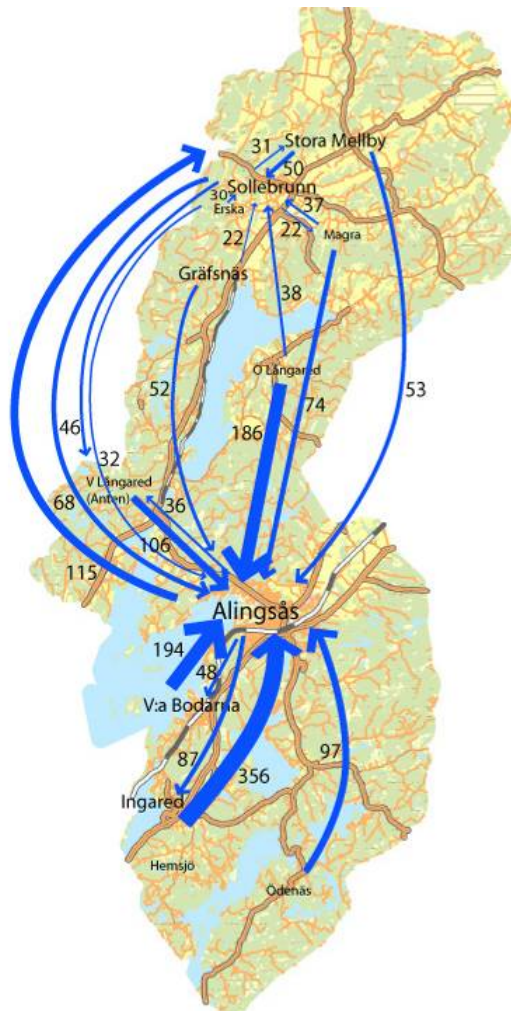
2.2 Resor inom Alingsås kommun, exkl. inom Alingsås stad

Avser resor med start eller mål inom kommunen, dock ej resor inom Alingsås stad.

2.2.1 Arbetsresor

Knappt 9 700 av 15 500 arbetande alingsåsbor arbetar i den egna kommunen. Av dessa arbetar 8 000 i Alingsås stad, medan resterande 1 700 arbetar i övriga delar av kommunen, främst i Sollebrunn, men även i V Långared och Hemsjö - Ingared.

Antalet arbetsresor inom kommunen som går mellan kommunens norra och södra delar är relativt få, se kartbild nedan.



Figur 16 Arbetspendlingen inom kommunen i relationer med fler än 20 arbetspendlare

Av de 5 800 personer som dagligen pendlar ut från Alingsås kommun bor 60 % i Alingsås stad. 25 % bor i kommunens södra delar, medan endast 15 % är bosatta i de norra delarna.

Bosatta i Alingsås stad arbetspendlar främst till kommunerna Göteborg, Vårgårda, Lerum, Borås och Mölndal. Bosatta i de södra delarna pendlar främst till Göteborg, Lerum och Borås medan bosatta i de norra delarna främst arbetspendlar till Göteborg, Trollhättan och Vårgårda.

	Från Alingsås tätort	Från södra delen	Från norra delen
E20_västerut	2202	1129	350
E20_österut	642	48	50
180_söder	333	85	27
190	22	4	7
42 väster	40	6	199
42 öster	0	0	154
942 Nossebrovägen	0	0	81

Tabell 4 Var boende i Alingsås stad samt kommunens norra respektive södra delar arbetar. Grönt = fler än 100, Gult = 50-100, Rosa = färre än 50 st.

Av dem som arbetspendlar till Alingsås kommun arbetar 88 % i Alingsås stad, 4 % i de södra delarna av kommunen och 9 % i de norra delarna.

Till Alingsås stad arbetspendlar främst bosatta i Vårgårda, Göteborg, Lerum och Borås. Till de södra delarna pendlar främst bosatta i Göteborg och Lerum och till de norra bosatta i Essunga och Vårgårda.

	Till Alingsås tätort	Till södra delen	Till norra delen
E20_västerut	973	67	54
E20_österut	1077	22	15
180_söder	328	4	10
190	29	1	9
42 väster	19	4	39
42 öster	0	0	53
942 Nossebrovägen	0	0	65

Tabell 5 Var arbetande i Alingsås stad samt kommunens norra respektive södra delar kommer ifrån. Grönt = fler än 100, gult = 50-100, rosa = 0-50 st.

Alingsås stad

I Alingsås stad bor knappt 10 400 förvärvsarbetande personer. Av dessa arbetar 6 800 i staden, medan resterande 3 600 arbetar främst i en annan kommun. Till staden arbetspendlar dagligen 3 650 personer.

Boende i Alingsås stad pendlar främst till Göteborg, cirka 1 600 per dag, och till kommunerna Mölndal, Partille och Lerum pendlar sammanlagt 540 personer. Till Vårgårda arbetspendlar drygt 500 personer och till Borås 315 personer. Endast 330 personer bosatta i Alingsås stad arbetar i en annan del av kommunen, varav en tredjedel i Sollebrunn respektive Hemsjö – Ingared, 50 i Västra Bodarna och 35 i V Långared.

Till Alingsås stad är spridningen mellan olika områden och kommuner mer jämn. Störst inpendling kommer från Vårgårda där cirka 880 arbetspendlare bor. Sammantaget arbetspendlar drygt 950 personer från kommunerna Göteborg, Mölndal, Partille och Lerum. 255 personer kommer från Borås och från Herrljunga arbetspendlar drygt ett hundratal.

Från den egna kommunen arbetspendlar drygt 1 200 personer till Alingsås stad. Störst antal, 350 st, kommer från området Hemsjö – Ingared följt av Västra Bodarna och Ö Långared med ca 200 inpendlare var.

Västra Bodarna

I Västra Bodarna bor 475 förvärvsarbetande. Av dessa arbetar knappt 200 (40 %) i Alingsås stad och 140 (30 %) i Göteborg. 45 arbetar i Västra Bodarna, 20 i Borås och 15 i Lerum respektive Mölndal. Av övriga 40 arbetar 10 i en annan del av kommunen och 30 är strövis fördelade på övriga kommuner.

Cirka 100 personer arbetspendlar dagligen till Västra Bodarna. Av dessa kommer knappt hälften från Alingsås stad och en femtedel från områdena Hemsjö – Ingared och Hemsjö landsbygd. 15 av arbetspendlarna är bosatta i Lerum eller Göteborg och resterande 15 bor i spridda delar inom eller utanför kommunen.

Hemsjö – Ingared och Hemsjö landsbygd

I området Hemsjö – Ingared bor cirka 1 500 förvärvsarbetande. Knappt 600 arbetar i Göteborg och 350 i Alingsås stad. 200 arbetar i det egna området och 140 i Lerum. Drygt 40 personer arbetar i kommunerna Mölndal, Borås respektive Partille och drygt 20 i

Vårgårda respektive Västra Bodarna. Resterande 50 arbetar främst i en annan kommun.

Till området Hemsjö – Ingared arbetspendlar dagligen 180 personer, varav de flesta arbetar i någon av orterna Hemsjö eller Ingared. Av dem som arbetspendlar till Hemsjö – Ingared kommer hälften från Alingsås, och cirka 20 från Lerum respektive Göteborg. Resterande kommer från spridda delar av kommunen eller andra kommuner.

Ödenäs

Av 290 arbetande i Ödenäs arbetar 30 inom det egna området. Knappt 100 arbetar i Alingsås stad och 90 i Göteborg. Övriga 70 arbetar på spridda håll inom kommunen och i andra kommuner. Endast 17 personer arbetspendlar till Ödenäs från olika delar av kommunen och övriga kommuner.

St Mellby tätort och landsbygd

I området kring Stora Mellby bor 400 förvärvsarbetande, varav två tredjedelar bor på landsbygden.

90 av invånarna arbetar inom det egna området, varav 30 på landsbygden. 60 personer arbetspendlar dagligen till Trollhättan och cirka 50 till Alingsås stad respektive Sollebrunn. Till Göteborg arbetspendlar drygt 30 personer och till Essunga knappt 40. Merparten av dem som arbetspendlar till Alingsås stad eller till en annan kommun bor på landsbygden.

Drygt 100 personer arbetspendlar till Stora Mellby. Av dessa är 31 bosatta i Sollebrunn och 15 i Essunga kommun. Från Alingsås stad pendlar 13 personer och 12 personer är bosatta i Magra. Övriga arbetspendlare bor främst inom Alingsås kommun.

Magra

I Magra arbetar 130 personer, varav 55 bor i området. 22 personer arbetspendlar dagligen till Magra från Sollebrunn. Från övriga områden arbetspendlar endast enstaka personer, främst från Stora Mellby, V Långared, Erska landsbygd och Vårgårda.

Knappt 250 personer arbetspendlar dagligen från Magra. Främst pendlar de boende till Alingsås stad, 75 st, men även till Sollebrunn och Vårgårda, ca 35 st. Till Trollhättan respektive Göteborg pendlar drygt 15 personer och ett tiotal pendlar till V Långared och Stora Mellby.

V Långared

I området V Långared bor 300 förvärvsarbetande. 55 arbetar inom det egna området och resterade 245 arbetspendlar främst till Alingsås stad, 105 st, men även till Göteborg, 60 st. Ett tiotal personer arbetspendlar även till Trollhättan, Lerum och Vårgårda.

Av de 170 personer som arbetspendlar till V Långared bor 45 i Sollebrunn och 25 i Alingsås stad. Ett tiotal bor i Magra, Erska landsbygd och Gräfsnäs. Övriga arbetspendlare bor utspridda i olika områden.

Ö Långared

Till området Ö Långared arbetspendlar endast 42 personer per dag, varav hälften kommer från Alingsås stad och Vårgårda. Knappt 100 personer både bor och arbetar inom området medan knappt 430 personer pendlar ut från området.

Utpendlingen sker främst till Alingsås stad, 190 personer, men ett stort antal pendlar även till kommunerna Göteborg (70 st), Vårgårda (55 st) och Lerum (20 st). 40 personer arbetspendlar till Sollebrunn och resterande arbetar utspridda i olika områden och kommuner.

Sollebrunn

Cirka 400 personer arbetspendlar dagligen till respektive från Sollebrunn, medan 200 personer både bor och arbetar inom området.

Av dem som arbetspendlar till Sollebrunn bor drygt hälften i Alingsås stad, medan en fjärdedel kommer från St Mellby. Drygt 30 arbetspendlar från Ö Långared, Magra respektive Erska landsbygd och ett tjugotal från Gräfsnäs, Vårgårda, Essunga Trollhättan och Göteborg.

Boende i Sollebrunn arbetspendlar främst till Trollhättan och Alingsås stad, ca 70 var, medan ett femtiotal pendlar till V Långared. Ett trettiotal pendlar till Göteborg, Vårgårda och St Mellby och ett tjugotal till Magra och Gräfsnäs.

Gräfsnäs

I Gräfsnäs arbetar knappt 100 personer, varav cirka 20 bor i det egna området, Sollebrunn respektive Essunga.

Från Gräfsnäs arbetspendlar cirka 150 personer, varav 50 till Alingsås stad. Av resterande arbetspendlar en fjärdedel till Göteborg

och en fjärdedel till Sollebrunn, medan ett tiotal pendlar till Trollhättan respektive V Långared.

Erska landsbygd

I Erska landsbygd finns endast 55 arbetstillfällen, varav 35 utförs av personer boende i området. Merparten av invånarna, 150 st, arbetspendlar därför till områden utanför Erska landsbygd. Ett trettiootal pendlar till Alingsås stad och ett trettiootal till Sollebrunn. 20 personer arbetspendlar dagligen till Göteborg och cirka 15 till Trollhättan respektive V Långared.

	Till	Antal	Från	Antal
Alingsås stad	Göteborg m.fl.*	2 130	Göteborg m.fl.	950
	Vårgårda	510	Vårgårda	880
	Borås	315	Hemsjö/Ingared	350
	Sollebrunn	115	Borås	255
	Hemsjö/Ingared	90	V Bodarna	200
			Ö Långared	190
			Herrljunga	110
			V Långared	105
			Ödenäs	100
Västra Bodarna	Alingsås stad	200	-	
	Göteborg m.fl.	177		
Hemsjö/Ingared	Göteborg	600	Alingsås stad	90
	Alingsås stad	350		
	Lerum	140		
Ödenäs	Alingsås stad	100	-	
	Göteborg	90		
St Mellby	-		-	
Magra	-		-	
V Långared	Alingsås stad	105	-	
Ö Långared	Alingsås stad	190	-	
Sollebrunn	-		Alingsås stad	115
Gräfsnäs	-		-	
Erska landsbygd	-		-	

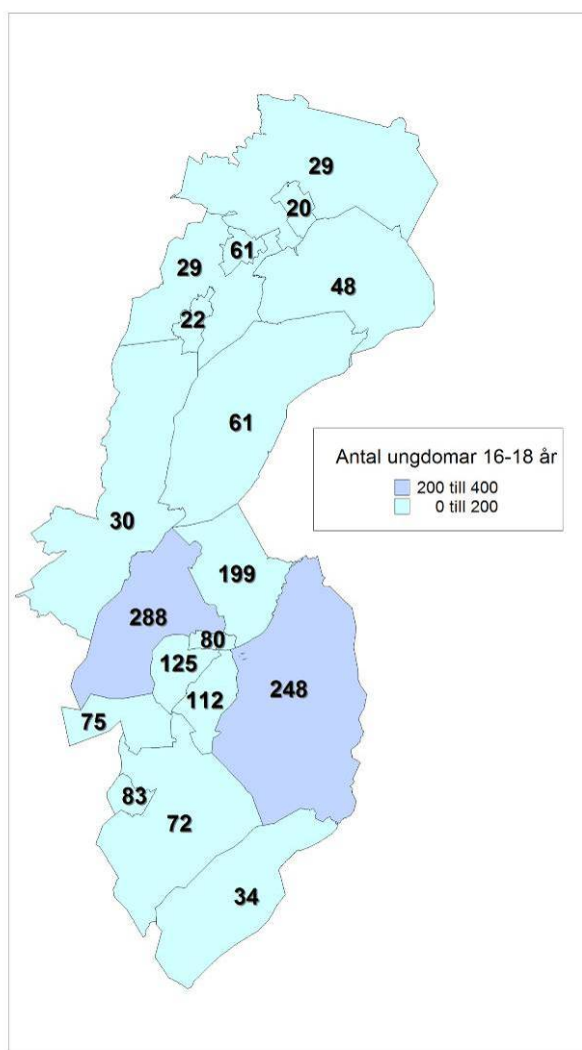
Tabell 6 Samtliga pendlingsrelationer inom kommunen och till övriga kommuner med fler än 90 arbetspendlare per dag.

** Göteborg, Partille, Lerum och Mölndal*

2.2.2 Skolresor

Alingsås har två gymnasieskolor Alströmergymnasiet och särskolegymnasiet Farkostens gymnasium som båda ligger i Alingsås stad.

I Alingsås kommun bor ca 1 600 ungdomar i gymnasieåldern. Av dessa går 80 %³ på Alströmergymnasiet medan cirka 250 ungdomar pendlar till gymnasieskolor i andra kommuner, främst i Göteborg. I stort sett samtliga elever måste därmed dagligen ta sig till Alingsås stad, antingen till Alströmergymnasiet eller för resa vidare till en annan kommun.



Figur 17 Antal ungdomar i gymnasieåldern per nyckelkodsområde

³ Alströmergymnasiet

Av Alströmergymnasiets drygt 1 500 elever kommer 200 från andra kommuner. Drygt hälften av dessa bor i Vårgårda kommun och en fjärdedel i Lerums kommun.

När det gäller kommunens grundskoleelever har de 20 olika skolor att välja mellan, varav 12 ligger i Alingsås stad. Merparten av eleverna går i den skola som ligger närmast bostaden, men en del elever väljer en skola längre bort, främst i Alingsås stad.

Alingsås stad

I Alingsås stad ligger 11 av kommunens 19 grundskolor. Dessa beskrivs mer ingående under avsnitt 2.3.2.

Sollebrunn, St Mellby, Magra, Gräfsnäs, Erska landsbygd och V Långared

I området finns tre grundskolor,

Sollebrunns skolan	Åk F-9	565 elever
St Mellby skola	Åk F-6	80 elever
Magraskolan	Åk F-6	55 elever

Elever i områdena Sollebrunn, Gräfsnäs, Erska landsbygd och de norra delarna av V Långared går vanligtvis från förskoleklass till årskurs 9 på Sollebrunns skola. För elever bosatta i V Långared är även skolor inne i Alingsås stad vanliga alternativ.

Västra Bodarna, Ingared, Hemsjö och Ödenäs

I området finns fyra grundskolor för elever i förskoleåldern till årskurs 6.

Västra Bodarna skola	Åk F-6	130 elever
Ingareds skola	Åk F-6	200 elever
Hemsjö kyrkskola	Åk F-6	150 elever
Ödenäs skola	Åk F-6	65 elever

Efter årskurs 6 flyttas eleverna vanligtvis till Gustav Adolf skolan i Alingsås Stad.

Ö Långared

I Långareds skola går 105 elever. Skolan erbjuder undervisning från förskoleklass och upp till årskurs 6. Efter årskurs 6 börjar eleverna på Långaredsskolan vanligtvis på en skola inne i Alingsås stad.

2.2.3 Fritidsresor

När det gäller fritidsresor inom kommunen saknas bra statistik över vart de går. Merparten av kommunens målpunkter för fritidsresor ligger dock inom Alingsås stad, men även i viss mån i Sollebrunn, varför merparten av resorna troligtvis går dit.

En stor andel av fritidsresorna går troligtvis även till andra kommuner, som exempelvis Göteborg. Merparten av dessa resor går då via Alingsås stad, antingen via E20 eller Alingsåspendeln. Slutsatsen är därmed att merparten av fritidsresorna går till eller via Alingsås stad.

2.3 Resor inom samt till och från Alingsås stad

2.3.1 Arbetsresor

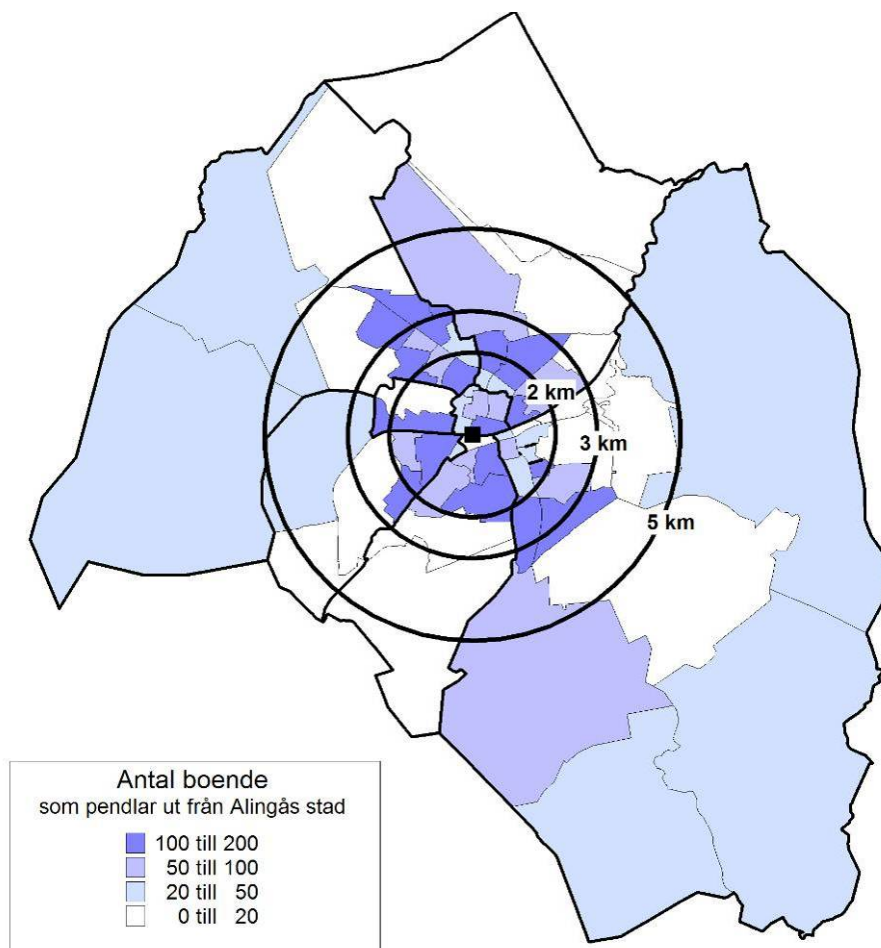
I Alingsås stad bor knappt 10 400 förvärvsarbetande personer. Knappt hälften bor i områdena Noltorp och Ängabo, medan endast 360 bor i området Sörhaga. Arbetstillfällena finns främst i området Ängabo, men även i Centrum, Noltorp och Nolby arbetar många personer.

Område	Antal boende förvärvsarbetande	Antal arbetstillfällen
Noltorp	2 565	1 905
Ängabo	2 325	3 015
Nolby	1 840	1 055
Stadsskogen	1 145	520
Centrum	1 085	2 860
Rosendal	1 060	770
Sörhaga	360	335

Tabell 7 Antal boende förvärvsarbetande samt arbetstillfälle per område

Av de 10 400 förvärvsarbetande som bor i Alingsås stad arbetar 6 800 i staden, varav 1 900 inom det samma 3-siffriga nyckelkodsområde som de bor i. Resterande 3 600 arbetar främst i en annan kommun som Göteborg, Vårgårda, Lerum eller Borås. Endast 330 arbetar i någon annan del av kommunen och av dessa arbetar 115 i Sollebrunn och 135 i området kring Hemsjö, Ingared och Västra Bodarna.

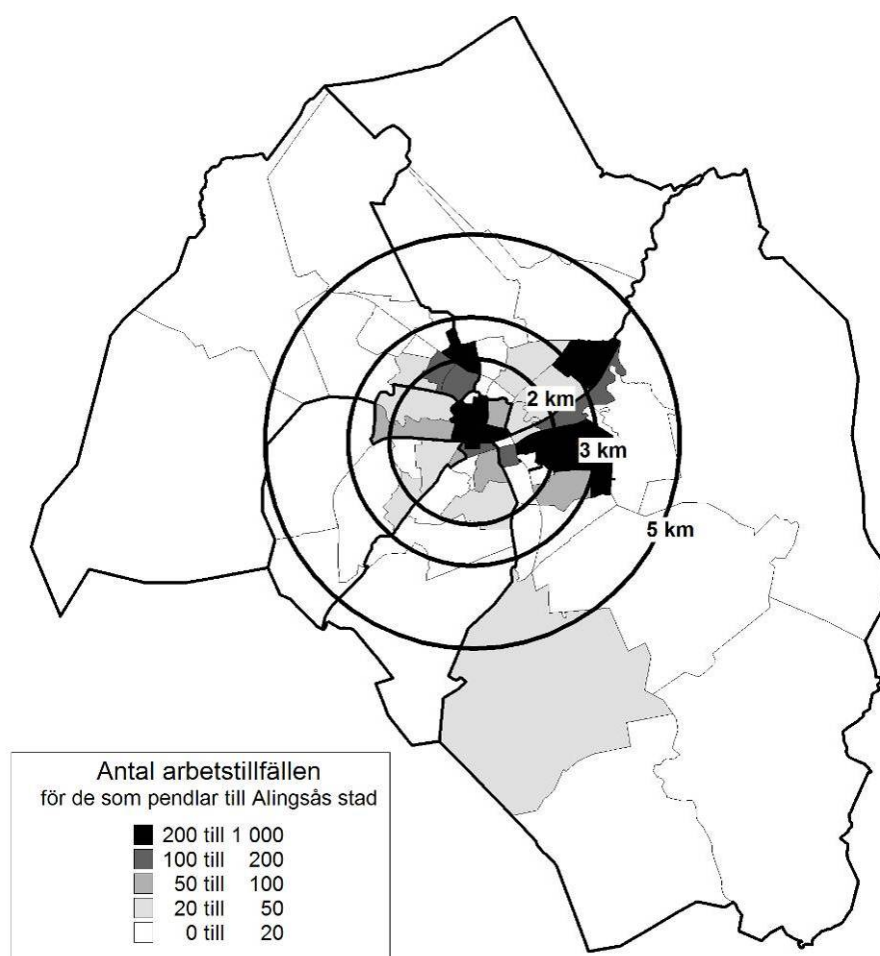
För pendlingsresor till eller från Alingsås stad skall merparten gå på eller av en buss eller ett tåg vid Alingsåsterminalen. Av de 3 600 alingsåsbor som pendlar ut från staden bor drygt hälften inom 2 km gångavstånd från Alingsåsterminalen och har goda möjligheter att gå eller cykla till terminalen för vidare resa med buss eller tåg. Knappt 80 % av befolkningen bor inom 3 km gångavstånd från terminalen medan hela 93 % bor inom 5 km gångavstånd.



Figur 18 Var de som arbetspendlar ut från Alingsås stad bor

Till staden arbetspendlar dagligen 3 650 personer. Arbetspendlingen är därmed lika stor till som från Alingsås stad. En stor skillnad är dock att av dem som arbetspendlar till Alingsås stad bor en tredjedel, 1 200 inom den egna kommunen, främst i Västra Bodarna, Hemsjö-Ingared och Ö Långared. Knappt 650 bor i de södra delarna av kommunen och drygt 550 i de norra delarna. Resterande 2 400 arbetspendlar är främst bosatta i Vårgårda, men även i Göteborg, Lerum och Borås bor en stor andel av arbetspendlarna.

Av dem som arbetspendlar till staden har knappt en femtedel sin arbetsplats benägen inom 1 km gångavstånd från terminalen och drygt tre femtedelar inom 2 km gångavstånd.



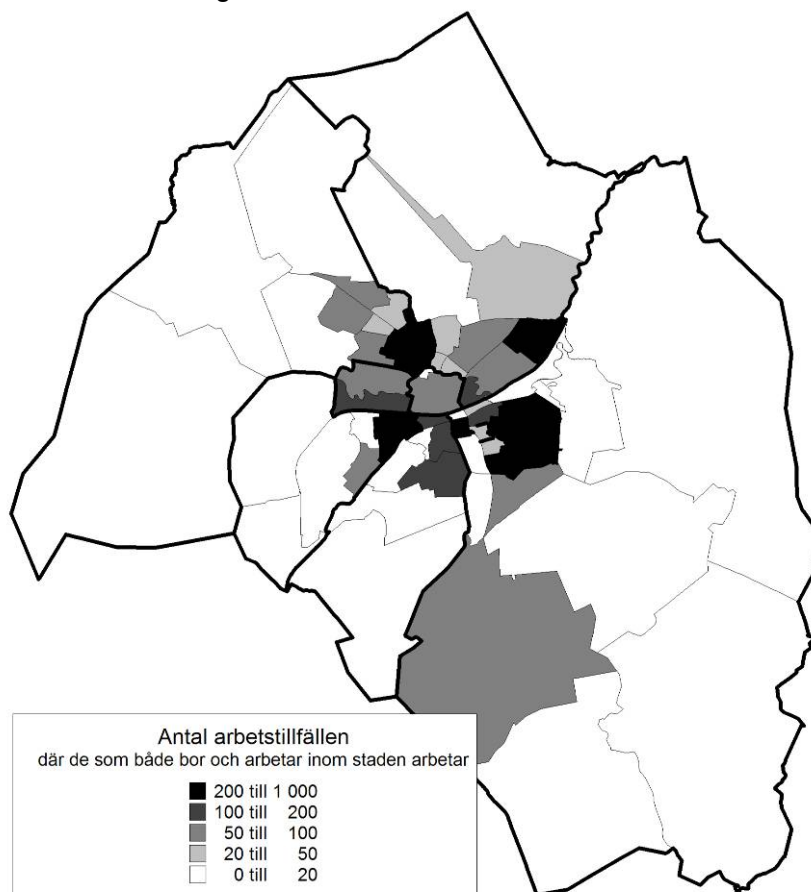
Figur 19 Var de som arbetspendlar in till Alingsås stad arbetar

Av dem som bor i Alingsås stad arbetar 6 800 inom stadsgränsen.
Knappt 2 000 arbetar inom det egna 3-siffriga nyckelkodsområdet,
varav 700 inom det egna 6-siffriga nyckelkodsområdet.

BOSTAD	ARBETSPLATS							Totalt
	Centrum	Nolby	Noltorp	Sörhaga	Stadsskogen	Rosendal	Ängabo	
Centrum	280	65	94	21	33	48	156	697
Nolby	305	211	239	42	37	91	333	1258
Noltorp	436	171	529	53	83	88	392	1752
Sörhaga	80	14	30	32	12	15	41	224
Stadsskogen	212	50	86	33	111	45	152	689
Rosendal	188	54	102	15	35	110	156	660
Ängabo	343	123	195	32	62	132	646	1533
Totalt	1844	688	1275	228	373	529	1876	6813

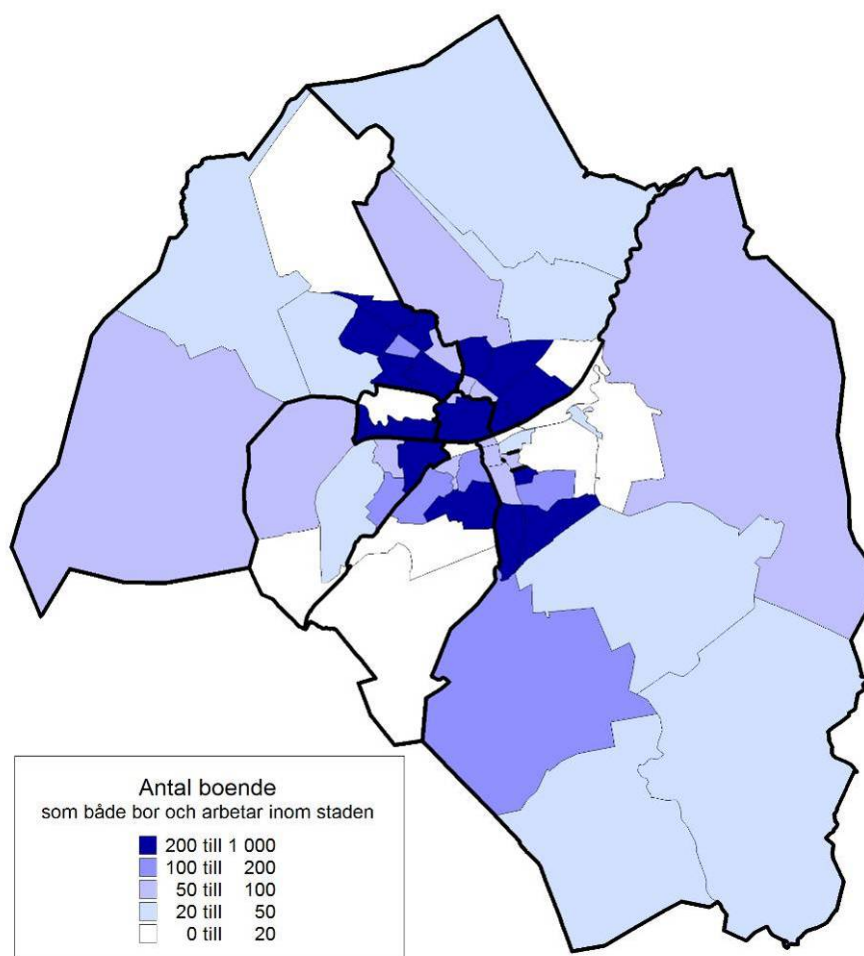
Tabell 8 Arbetspendlingsrelationer för de som både arbetar och bor inom Alingsås stad

Boende i Alingsås stad arbetar främst i områdena Centrum och Ängabo, men även i stor utsträckning i Noltorp, Nolby och Rosendal. Som figuren nedan visar är arbetsplatserna främst koncentrerade till området runt Alingsås stadskärna.



Figur 20 Var de som både bor och arbetar inom staden har sin arbetsplats.

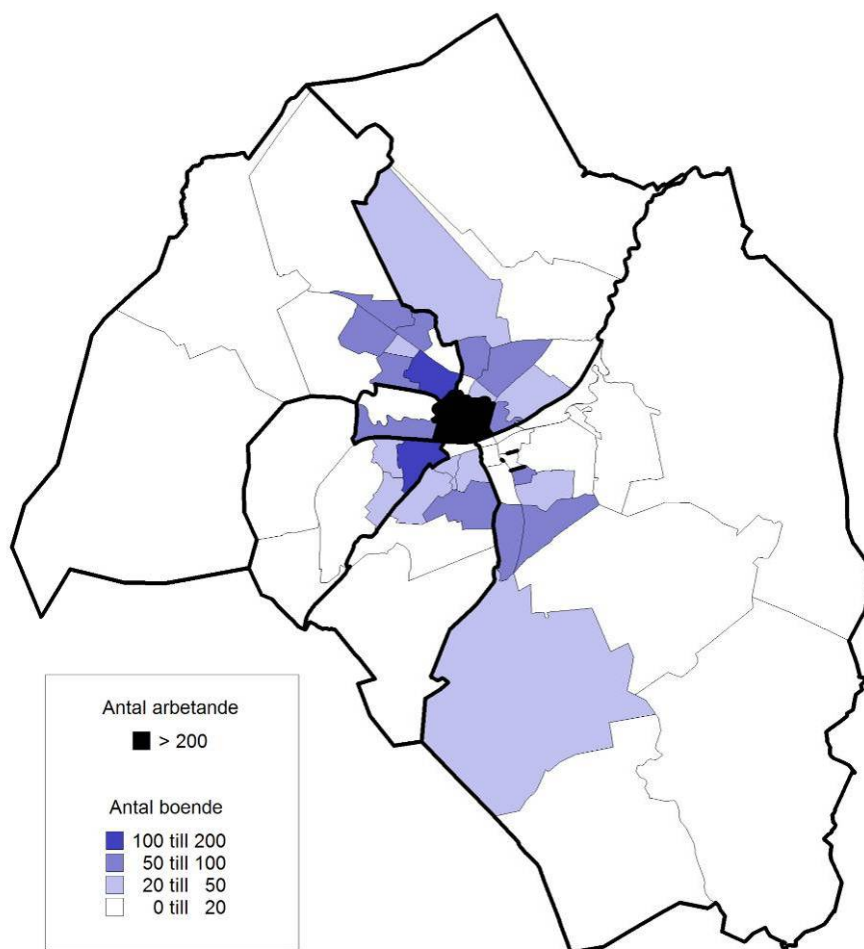
Alingsåsborna bor även främst i stadens centrala områden, även om boendet är något mer utspritt än arbetstillfällena, se figur nedan.



Figur 21 Var de som både bor och arbetar inom staden bor.

Centrum

Av dem som bor i Alingsås stad arbetar knappt 1 850 i centrum, varav 73 %, dvs. 1 350 personer, bor inom 3 km gångavstånd från sin arbetsplats. Resterande personer som arbetar i Centrum bor främst i östra delarna av Ängabo och längsmed Väg 180 norrut från staden.

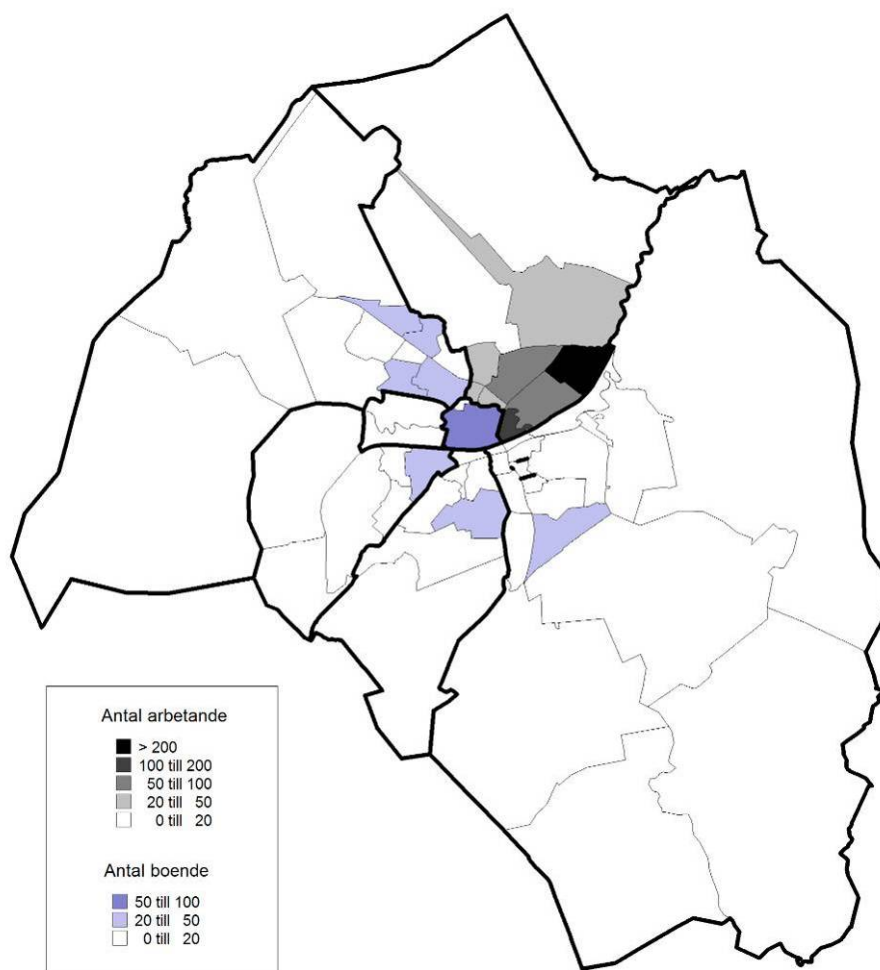


Figur 22 Var de Alingsåsbor som arbetar i Centrum bor

Nolby

I Nolby ligger i stort sett samtliga arbetsplatser koncentrerade till Bolltorps industriområde. Knappt hälften av arbetstillfällena ligger i området Sävelund mellan väg 1890 och järnvägen.

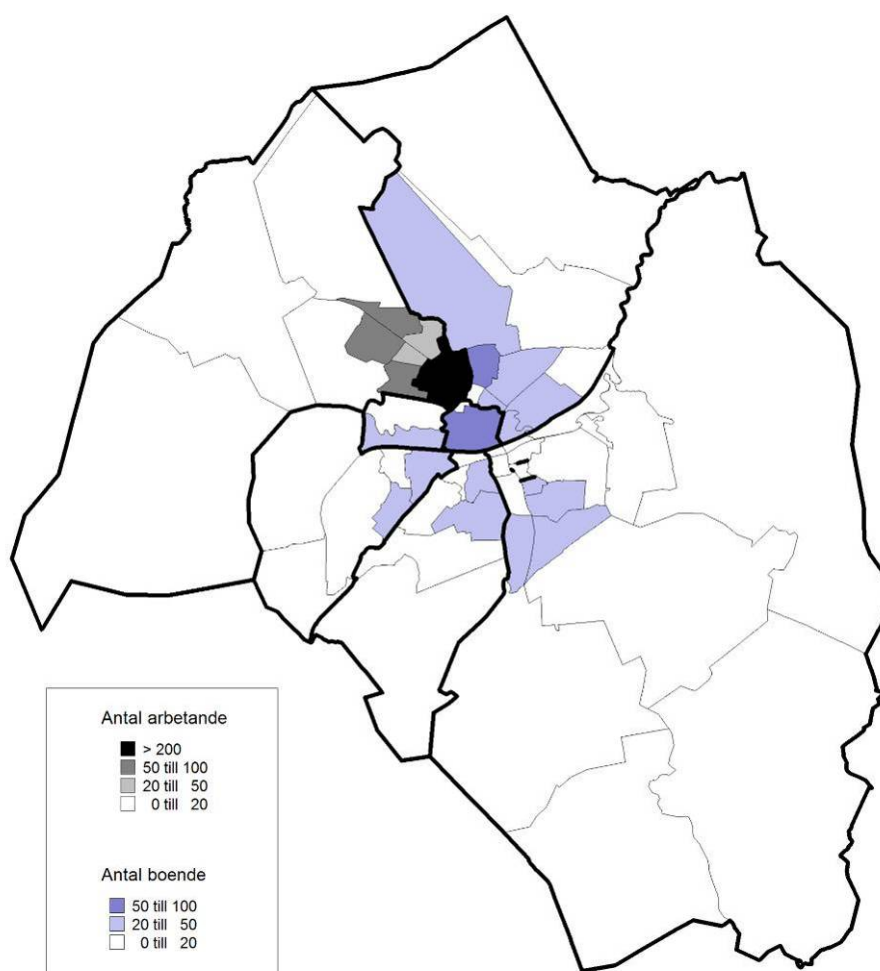
Sammanlagt arbetar drygt knappt 700 Alingsåsbor i området, varav 200 bor inom området. Övriga som arbetar inom området Nolby bor främst i Centrum eller i områdena där omkring.



Figur 23 Var de Alingsåsbor som arbetar i Nolby bor

Noltorp

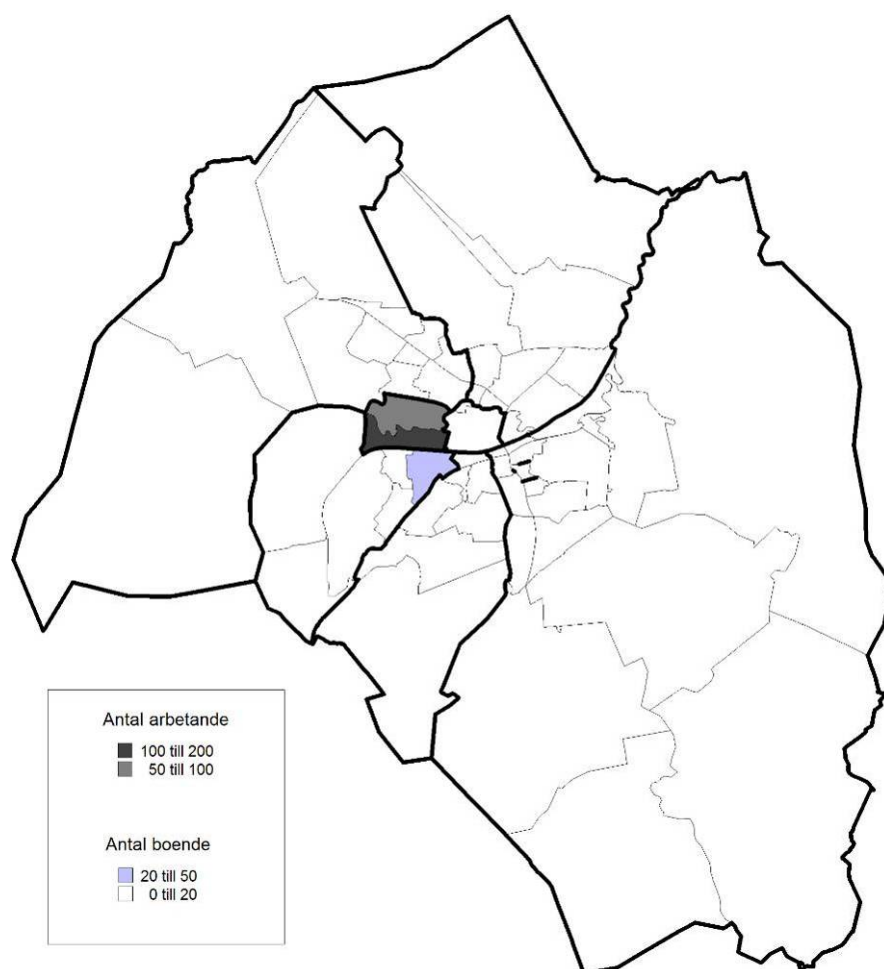
I Noltorp arbetar knappt 1 300 alingsåsbor där i stort sett samtliga arbetsplatser är lokaliserade till den sydöstra delen av området närmast centrum och längsmed väg 180. Knappt 550 av arbetstillfällena besitts av personer som bor inom området. Övriga personer bor främst i Centrum och Nolby, men ett stort antal är även bosatta i områdena Ängabo och Rosendal.



Figur 24 Var de Alingsåsbor som arbetar i Noltorp bor

Sörhaga

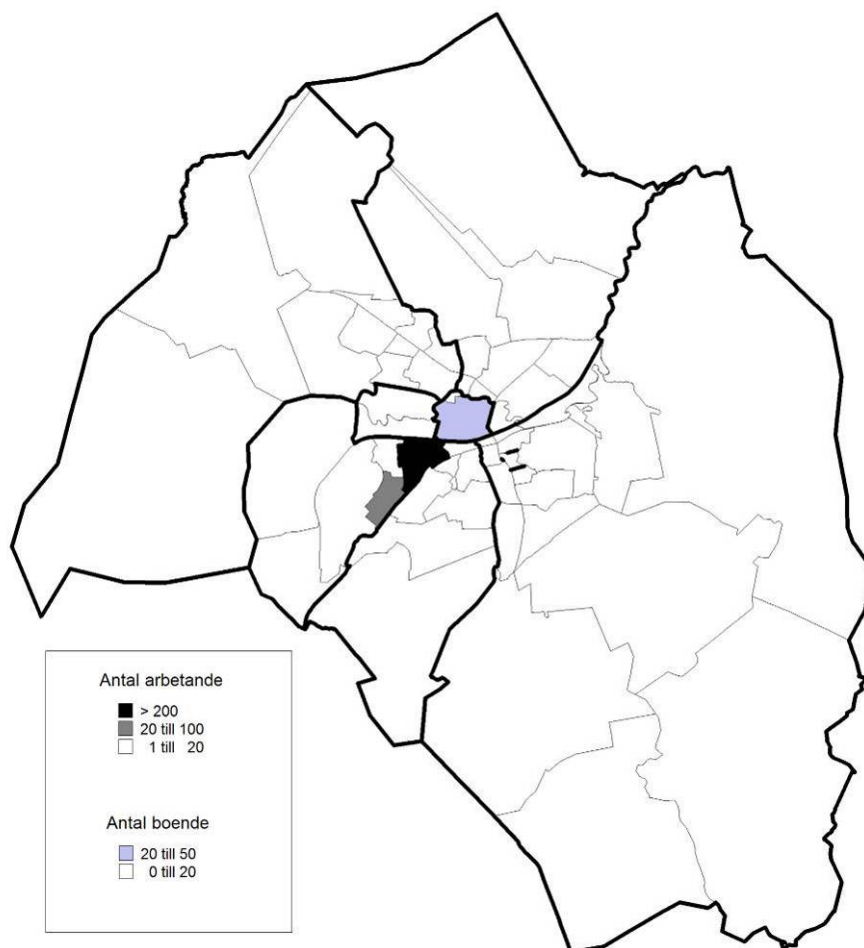
I området Sörhaga arbetar 230 Alingsåbor, främst på sjukhuset. Endast 30 personer både bor och arbetar inom området och i övrigt bor de som arbetar i Sörhaga utspritt över hela staden.



Figur 25 Var de Alingsåbor som arbetar i Sörhaga bor

Stadsskogen

I området Stadsskogen arbetar cirka 375 alingsåsbor, varav en tredjedel bor i området och främst i den nordöstra delen där arbetstillfällena finns. Från Centrum, som ligger inom gångavstånd från Stadsskogen, arbetspendlar knappt 30 personer. Resterande 235 personer som arbetar i området bor i spridda delar av staden.

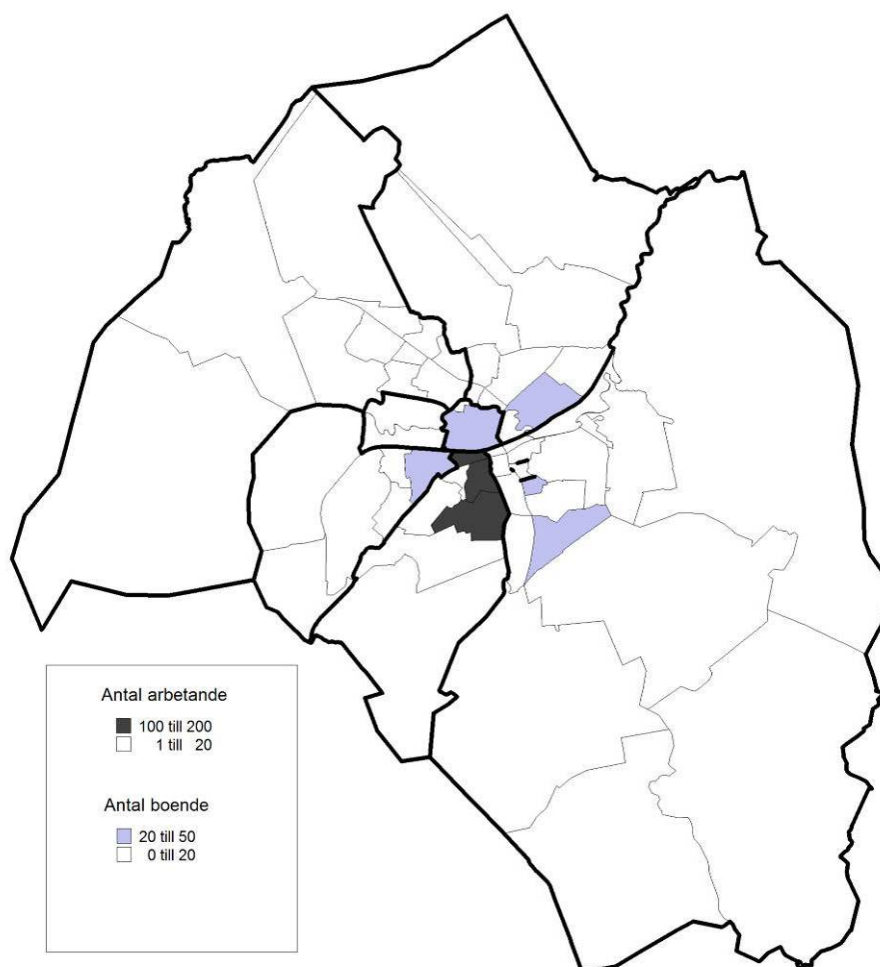


Figur 26 Var de Alingsåsbor som arbetar i Stadsskogen bor

Rosendal

I Rosendal ligger arbetsplatserna främst lokaliserade till de nordöstra delarna av området. Dagligen arbetspendlar 530 alingsåbor till Rosendal. 110 bor inom det egna området och merparten har dessutom gångavstånd till arbetsplatsen.

I övrigt bor de som arbetar i Rosendal främst i områdena Nolby, Noltorp och Ängabo. Dock bor de utspridda inom respektive område.

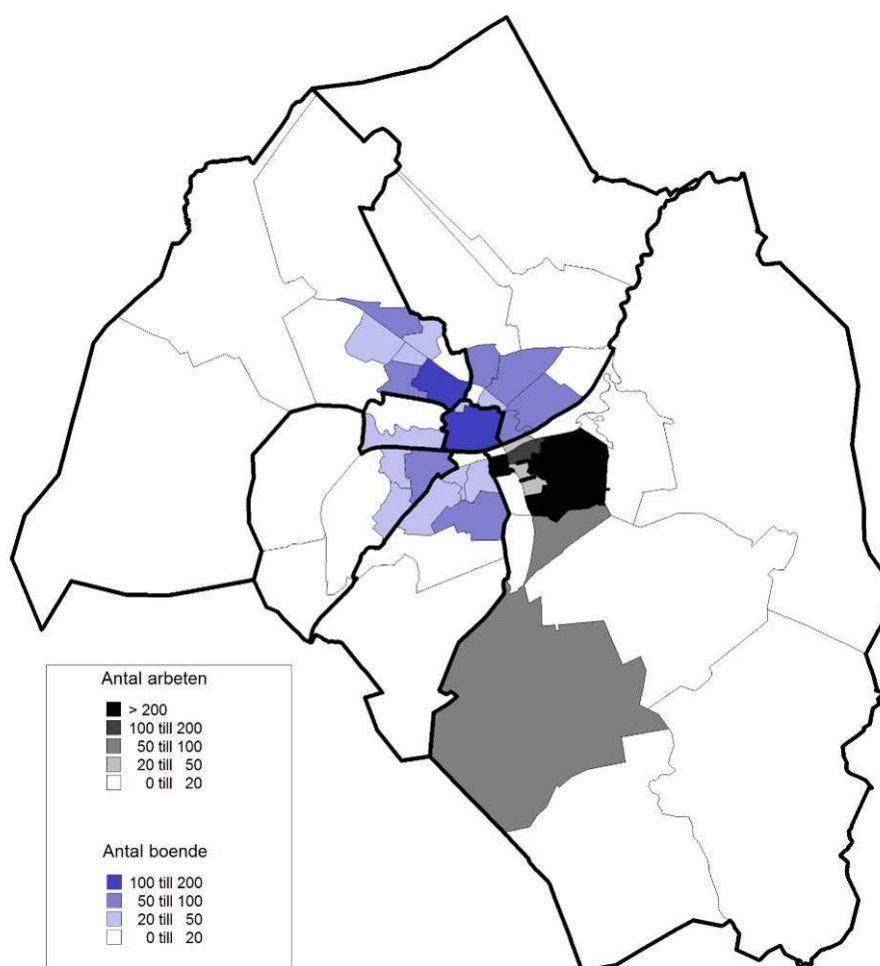


Figur 27 Var de Alingsåbor som arbetar i Rosendal bor

Ängabo

Ängabo är det område i Alingsås stad där flest alingsåsbor arbetar, cirka 1 875 stycken, varav 650 även bor inom området och då främst i de västra delarna.

Cirka 700 personer arbetspendlar dagligen från områdena Nolby och Noltorp, 300 från Stadsskogen/Rosendal och 150 från Centrum.



Figur 28 Var de Alingsåsbor som arbetar i Ängabo bor

2.3.2 Skolresor

Inom Alingsås stad finns det nio kommunala grundskolor, tre friskolor samt två gymnasieskolor, inkl. särskolegymnasiet Farkosten, se figur på sidan 7.

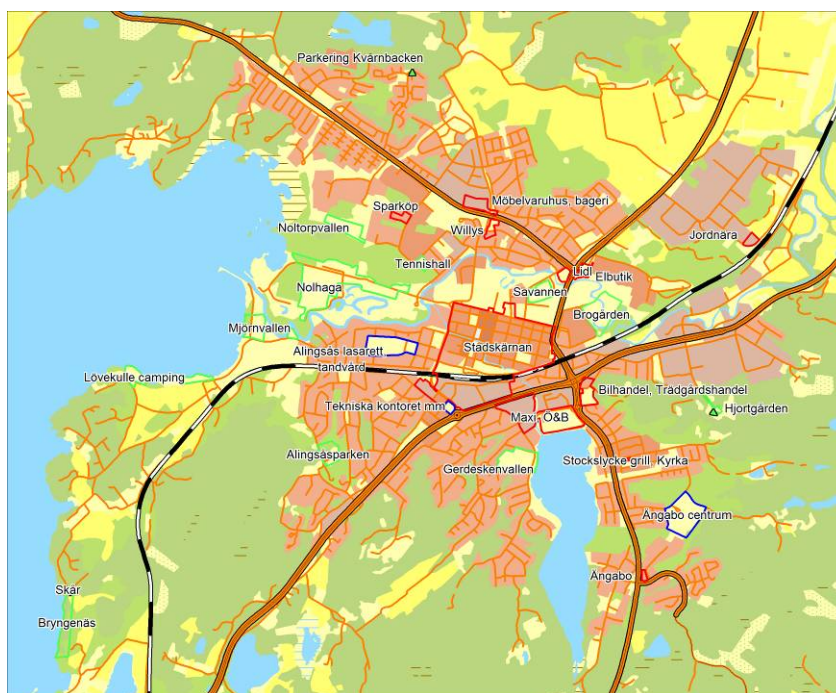
Av gymnasieungdomarna går merparten på Alströmergymnasiet som ligger i centrala Alingsås. Resterande går i en gymnasieskola i en annan kommun och har då vanligtvis Alingsåsterminalen som målpunkt inom staden för resa vidare med buss eller tåg.

Grundskolelever går vanligtvis i den skola som ligger närmast hemmet, vilket innebär att merparten av eleverna har gång eller cykelavstånd från hemmet till skolan. Endast elever som bor i utkanten av staden bor så pass långt från skolan att de är berättigade till skolskjuts.

Ett antal elever har valt att gå på friskola istället för den kommunala grundskolan. Samtliga av de tre friskolor som finns inom staden ligger centralt belägna.

2.3.3 Fritidsresor

Inom Alingsås stad finns ett antal allmänna målpunkter av större intresse för fritidsresor. Målpunkterna kan delas in i tre kategorier – fritidsanläggningar, service och handel. Målpunkterna för handel och service ligger inom stadens mer centrala delar, medan fritidsanläggningar även finns i utkanten av staden.



Figur 29 Målpunkter för fritidsresor inom Alingsås stad,
Grönt = fritidsanläggningar, Blått = service, Rött = handel

3 Efterfrågan år 2010

Följande avsnitt baseras på Alingsås kommuns befolkningsprognos och prognos för nya arbetstillfällen.

3.1 Resor mellan Alingsås kommun och övriga kommuner

Det främst är resor till Göteborg som kommer att öka nämnvärt om befolkningen i Alingsås kommun ökar som i prognosen. Det kan dock finnas en potential till ökat resande även till andra kommuner med goda kommunikationer till Alingsås, till exempel Partille och Lerum.

Alingsås har alltid varit ett attraktivt alternativ för personer som vill ha pendlingsavstånd till Göteborg, men letar efter en billigare bostad än i storstaden. Detta är en trend som troligtvis kommer att hålla i sig och öka, varför det är rimligt att anta att en stor andel av dem som flyttar in till Alingsås kommer att arbeta i Göteborg eller någon annan kommun som har bra pendlingsmöjligheter till Alingsås kommun.

Tack vare de goda förbindelserna till och från kommunen med tåg finns det även potential för en ökning av inpendlingen till kommunen som en följd av regionförstoringen, främst från kommunerna längs Alingsåspendeln, men även från kommuner som Herrljunga, Falköping och Vara.

Den utökning av arbetstillfällen som planeras de kommande åren kommer inte att ge någon märkbar effekt, men däremot kan pendlingsströmmarna ändå förändras i takt med att arbetsmarknadsregionerna växer, vilket gör det lättare att ta ett jobb i en annan kommun. Påverkar såväl in- om utpendlingen från kommunen.

3.2 Resor inom Alingsås kommun exkl. Alingsås stad

Inom kommunen kommer antalet arbetsresor inte att öka nämnvärt, med undantag av området kring Hemsjö – Ingared där antalet arbetsresor till Alingsås stad och till Västra Bodarna och Norsesund för vidare resa med Alingsåspendeln förväntas öka.

Inte heller skolresorna förväntas öka då antalet barn och gymnasieungdomar förväntas vara i princip det samma som idag.

3.3 Resor inom samt till och från Alingsås stad

Befolkningsförändringen påverkar främst resor till och från stadsdelen Stadsskogen där befolkningen enligt prognosen kommer att öka med över 1 000 personer de kommande tre åren. Främst är det resor till Alingsås Centrum som förväntas öka, men även utpendlingen mot kommunerna längs med Alingsåspendeln. Området ligger mitt emellan Alingsås och Västra Bodarna, varför det är rimligt att anta att en del av dem som i framtiden kommer att resa med pendeln kommer att gå på vid Västra Bodarnas station.

I och med nybyggnationen förväntas antalet arbetstillfällen öka med cirka 60⁴ stycken, främst i form av servicearbeten i anslutning till de nybyggda husen.

⁴ Alingsås FÖP 2007

4 Kollektivtrafik

4.1 Resor mellan Alingsås kommun och andra kommuner

4.1.1 Arbetspendling

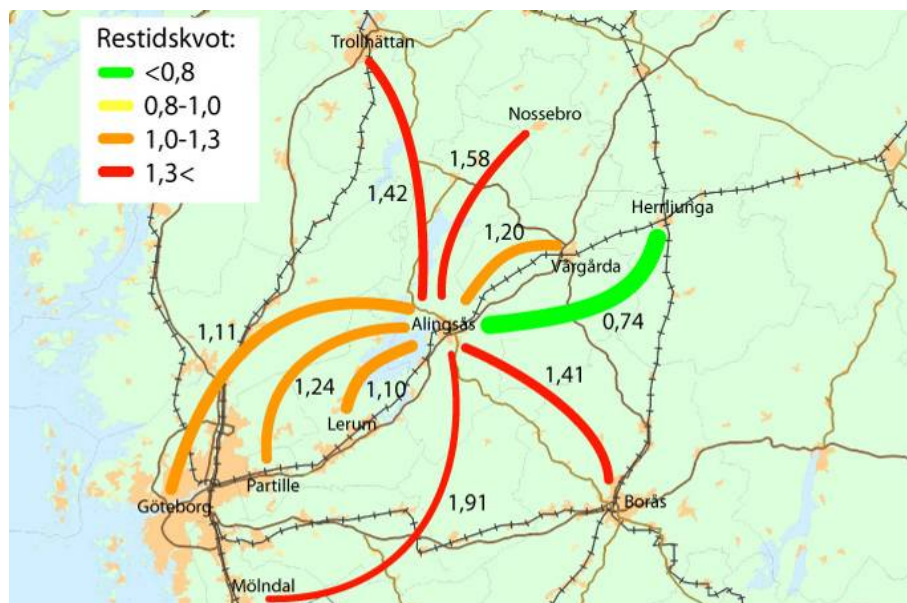
Kollektivtrafikens marknadsandel för arbetspendling till och från Alingsås kommun ligger på ca 12 %. Det är främst i tågstråken som marknadsandelarna är höga. Mellan Göteborg och Alingsås ligger marknadsandelarna på 20 % och till Herrljunga på 17 %. Till Lerum och Partille ligger marknadsandelarna på drygt 10 %.

Kommun	Marknadsandel	Antal pendlare
Göteborg	20%	3191
Vårgårda	6%	1680
Lerum	11%	1018
Borås	8%	696
Trollhättan	3%	320
Mölnadal	9%	278
Herrljunga	17%	258
Essunga	2%	235
Partille	13%	231
Härryda	2%	141
Bollebygd	3%	110
Skövde	35%	43
Falköping	34%	40
Övriga	2%	696
Totalt	12%	8937

Tabell 9 Kollektivtrafikens marknadsandel mellan Alingsås och de vanligaste pendlingskommunerna. Avser pendling i båda riktningarna.

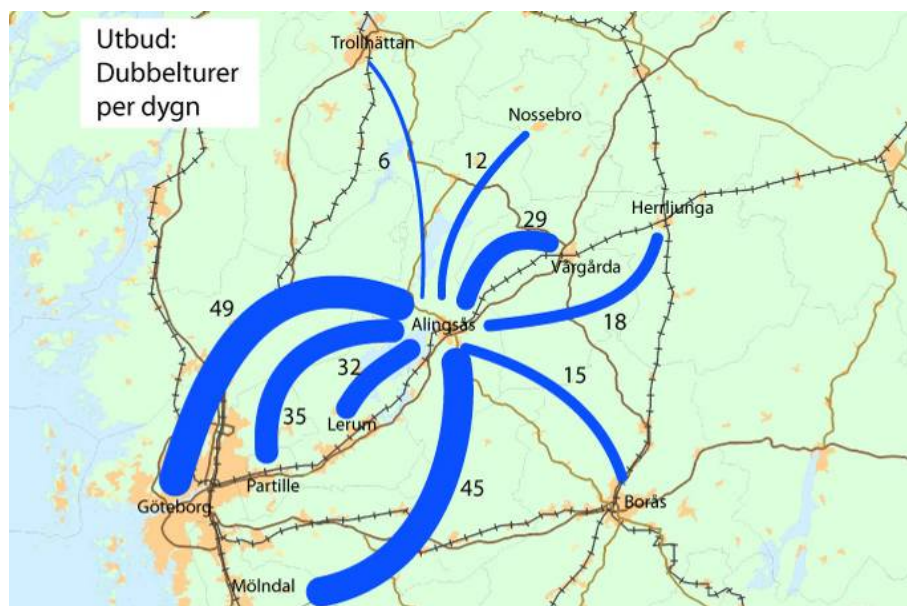
Högst marknadsandelar, ca 35 %, har relationerna Alingsås – Skövde och Alingsås – Falköping. Antalet pendlare är dock få i dessa relationer. Till grannkommunerna Bollebygd, Vårgårda, Trollhättan och Essunga är marknadsandelarna låga, under 6 %.

Restidskvoterna för pendling till och från Alingsås kommun varierar mellan 0,7 till 2,2. Lägst restidskvoter har tågstråken, även om de borde vara lägre, ner mot 0,8. Till kommunerna Härryda och Mölnadal tar en resa med kollektivtrafik i princip dubbelt så lång tid som med bil.



Figur 30 Restidskvoter för pendling mellan kommuncentra till kommuncentra

Turutbudet till och från Alingsås kommun är relativt bra i samtliga relationer där antalet arbetspendlare är stort.



Figur 31 Antal resmöjligheter mellan kommuner

I stråket Alingsås – Göteborg avgår minst ett tåg i halvtimmen mellan klockan 5 till 24 och under högtrafik trafikeras sträckan med kvartstrafik.

Till Sjövik i norra Lerum går dessutom linje 565 från Alingsås terminalen och via Anten. För arbetsresor trafikeras linjen med en avgång per riktning på morgonen och en på eftermiddagen. Under skoldagar trafikeras linjen av ytterligare två avgångar under tidiga förmiddagen.

Mellan Alingsås och Vårgårda/Herrljunga avgår i princip ett tåg i timmen. Mellan Alingsås och Vårgårda kompletteras tåget under främst högtrafik med linje 543. Enstaka turer går även till Herrljunga.

Relationen Borås – Alingsås trafikeras dagligen med 15 dubbelturer, tätare mellan avgångarna i högtrafik och glesare under lågtrafik. Mellan Trollhättan – Alingsås går endast 6 bussturer per dag, vilket enligt Västra Götalandsregionen är minimum för regionbusslinjer. För arbetspendling till Trollhättan finns det en förbindelse på morgonen och tre för resa hem. För den som vill arbetspendla från Trollhättan till Alingsås däremot är den första avgången inte framme förrän klockan tio.

Mellan Alingsås och Nossebro avgår 12 dubbelturer per dag, främst med busslinje 560 eller med tåg och buss 663 med byte i Vårgårda. Under högtrafik avgår i princip en tur i timmen, medan det är betydligt glesare mellan avgångarna i lågtrafik.

Restiderna ovan avser resa från och till Alingsåsterminalen, vilket innebär att för ett stort antal arbetspendlare krävs ytterligare en resa från bostaden till terminalen. För att visa på effekterna av vad ytterligare en kollektivresa innebär redovisas nedan restiderna mellan Alingsåsterminalen och de stadsdelar/områden i närliggande kommuner som Alingsåsborna främst arbetspendlar till.

Alingsåsborna arbetspendlar huvudsakligen till områden i Göteborg, men även i stor utsträckning till olika områden i Lerum och Borås. Som tabellen nedan visar finns det goda resmöjligheter för arbetspendling från Alingsåsterminalen till Göteborg och större delen av Lerum, medan antalet resmöjligheter är betydligt färre till Borås och Lerums kommuns norra delar.

		Antal arbets- pendlare	Resmöjlig- heter från Alingsås- terminalen <i>Kl.6-9</i>	Resmöjlig- heter till Alingsås- terminalen <i>Kl.16-19</i>	Restid kollektiv- trafik <i>(Kl.6-9)</i>	Restid bil + 2 min + av kö	Restids- kvot
Lerum	111, Aspenås/Centrum	47	8	6	27	22	1,2
	113, Hallsås/Höjden	88	8	7	21	23	0,9
	114, Almekärr/Koxås	23	7	8	33	27	1,2
	115, Stenkullen	54	8	7	16	25	0,6
	212 Floda C	69	8	7	13	16	0,8
	220, Tolleröd	24	6	6	43	14	3,1
	310, Gråbo tätort	32	5	6	42	28	1,5
	340, Stenkullens ind omr	59	1	7	28	25	1,1
	490, Utanför Sjöviks tätort	24	2	4	33	19	1,7
	Totalt (till Centrum)	493	8	7	19	21	0,9
Göteborg	SDN002 Lärjedalen	47	5	6	78	34	2,3
	SDN003 Kortedala	148	8	13	63	34	1,9
	SDN004 Bergsjön	21	6	8	59	30	2,0
	SDN005 Härlanda	143	10	11	59	36	1,6
	SDN006 Örgryte	141	10	11	71	40	1,8
	SDN007 Centrum	995	10	9	50	48	1,0
	SDN008 Linnéstaden	190	10	8	62	50	1,2
	SDN009 Majorna	57	10	10	68	52	1,3
	SDN010 Högsbo	81	10	11	70	57	1,2
	SDN011 Älvsborg	30	10	9	79	61	1,3
	SDN013 Askim	57	7	7	87	60	1,4
	SDN016 Torslanda	238	10	17	85	55	1,6
	SDN018 Lundby	207	11	11	58	52	1,1
	SDN019 Tuve-Säve	67	10	8	70	47	1,5
	SDN020 Backa	129	7	8	84	39	2,1
	SDN021 Kärra-Rödbo	36	8	12	80	43	1,8
	Totalt (till Centrum)	2657	11	10	42	46	0,9
Borås	4, Lundby (och Knalleland)	20	3	4	70	57	1,2
	7, Stadskärnan	49	3	4	51	38	1,3
	8, Göta	28	3	4	66	38	1,7
	12, Lund (och Lundaskog)	36	3	5	73	38	1,9
	25, Östermalm	100	1	2	66	59	1,1
	27, Salängen	33	1	3	85	59	1,4
	80, Sandhult	45	3	3	33	28	1,2
	1490 Borås Totalt (till Centrum)	416	3	4	51	38	1,4

Tabell 10 Förutsättningar för arbetsresor med kollektivtrafik från Alingsås kommun (Alingsåsterminalen) till de vanligaste områdena i andra kommuner.

Grön = mycket goda, Orange = goda, Rosa = mindre goda.

För resa till arbetet är förbindelserna dåliga, dvs. färre än en avgång per timme, främst till Lerums kommuns norra delar och delar av Borås. För hemresa är det endast arbetande i området Östermalm i Borås som har färre än en resmöjlighet i timmen under högtrafik.

När det gäller arbetspendling brukar man säga att pendlingsbenägenheten avtar kraftigt om resan överskrider 60 minuter. När det gäller arbetspendling från Alingsås nås i princip samtliga områden ovan inom 60 minuter med bil. Med kollektivtrafik däremot nås endast knappt hälften av relationerna ovan inom 60 minuter.

Restidskvoterna till Lerum och Göteborgs centrala delar är mycket goda. Däremot ökar kvoterna markant för resor till Göteborgs mindre centrala delar som Bergsjön, Torslanda och Backa.

		Antal arbets- pendlare	Resmöjlig- heter till Alingsås- terminalen <i>Kl.6-9</i>	Resmöjlig- heter från Alingsås- terminalen <i>Kl.16-19</i>	Restid kollektiv- trafik <i>(Kl.6-9)</i>	Restid bil + 2 min + ev. kö 2	Restids- kvot
Lerum	111, Aspenås/Centrum	39	7	6	23	22	1,0
	112 , Bråta/Hulan/Rydsberg	23	6	5	48	20	2,4
	113, Hallsås/Höjden	22	6	6	21	23	0,9
	114, Almekärr/Koxås	37	6	6	47	26	1,8
	211, Uddared, Drängsered	74	6	5	29	16	1,8
	212 Floda C	65	7	6	15	16	0,9
	310, Gråbo tätort	31	5	6	34	28	1,2
	490, Utanför Sjöviks tätort	25	5	4	49	19	2,6
	Totalt (till Centrum)	468	6	6	21	20	1,1
Göteborg	SDN002 Lärjedalen	26	5	6	65	34	1,9
	SDN003 Kortedala	20	10	9	63	34	1,8
	SDN005 Härlanda	33	13	9	64	36	1,8
	SDN006 Örgryte	68	12	7	74	40	1,9
	SDN007 Centrum	84	9	9	37	39	0,9
	SDN008 Linnéstaden	64	10	9	68	43	1,6
	SDN009 Majorna	55	9	8	70	48	1,5
	SDN018 Lundby	35	9	9	62	45	1,4
	Totalt (till Centrum)	513	10	9	37	39	0,9

Tabell 11 Förutsättningar för arbetsresor med kollektivtrafik till Alingsås kommun
(Alingsåsterminalen) från de vanligaste områdena i andra kommuner.

Grön = mycket goda, Orange = goda, Rosa = mindre goda.

För dem som arbetspendlar till Alingsås är det främst från Lerum och Göteborg som många kommer från samma område. Från Lerum till Alingsås är restiderna acceptabla både med bil och med kollektivtrafik med avseende på arbetspendling. Restidskvoterna är dock höga för de som arbetspendlar från Lerums kommuns norra delar till Alingsås.

Från Göteborg är det endast de som arbetspendlar från Centrum som får en restid som understiger 60 minuter med kollektivtrafik. Restiden med kollektivtrafik är dessutom generellt dubbelt så lång som med bil, trots att restidskvoten mellan Alingsåsterminalen och Göteborg C ligger på 0,9.

Att restiderna med kollektivtrafik är längre än med bil beror dels på att resor som genomförs med buss tar längre tid pga. stopp vid hållplats och dels på att resorna ofta kräver ett byte till annan linje i arbetsorten. Ett tydligt exempel på det sistnämnda är resor till Göteborg där restiden mellan Alingsåsterminalen och Göteborg C är kortare än med bil, men där ett stort antal måste byta till buss eller spårvagn för att nå sin arbetsplats, varför restiden förlängs och restidskvoten ökar, ofta markant.

För att kollektivtrafiken skall vara ett alternativ i dessa relationer måste främst bytes- och restiderna i arbetsorten förbättras, vilket brukar vara svårt då den skall samordnas med fler olika avgångar. Ett alternativ är att försöka se till att kollektivtrafiken mellan kommunernas resecentrum snabbas upp, helst så att den blir kortare än med bil, för att på så sätt minska den totala restiden.

Om kollektivtrafik skall vara ett alternativ från dörr till dörr innebär det att restiderna för kollektivtrafiken inom Alingsås kommun i princip måste vara lika snabba som med bil, vilket är svårt att uppnå. För de som bor utanför Alingsås stad är det främsta alternativet att ta bilen till Alingsåsterminalen, Norsesund station och i enstaka fall Västra Bodarna station, för att byta till tåg eller buss där istället. För att detta skall vara möjligt ställs höga krav på kommunen och Västtrafik att de tillhandahåller bra pendelparkeringar i anslutning till stationerna.

4.1.2 Skolresor

Som redovisades i avsnittet ovan har Alingsås goda förbindelser under hela trafikdygnet i stråken Alingsås – Göteborg och Alingsås – Herrljunga. Det är främst i detta stråk som de gymnasieelever som pendlar från Alingsås till en annan kommun reser.

För de elever som skolpendlar till Alströmergymnasiet från andra kommuner är förbindelserna goda för dem som kommer från Vårgårda, Lerum, Herrljunga och Göteborg, vilket är merparten av eleverna.

Till Bollebygd går det att resa via två vägar, antingen med byte i Borås eller med byte i Göteborg. Båda alternativen tar i princip lika lång tid. I och med att det finns goda förbindelser mellan Alingsås – Göteborg och Göteborg – Bollebygd blir antalet resmöjligheter per dygn högt. Dock är restidskvoten hög och det kan verka konstigt att man skall behöva åka via Göteborg för att nå grannkommunen. Att som gymnasieelev åka kollektivt från Bollebygd till Borås är endast ett alternativ om eleven är bosatt i norra delen av Bollebygds kommun och kan gå på linje 550 i t.ex. Storskogen.

Från Essunga finns det avgångar som passar bra om lektionerna börjar kl.8 eller 9. Till Essunga går det från kl. 12 och framåt i princip en avgång i timmen.

Sammanfattningsvis finns det goda kollektiva förbindelser för de flesta gymnasieungdomar som pendlar till Alströmergymnasiet i Alingsås. Hur dagens kollektivtrafik är uppbyggd påverkar från vilka kommuner som eleverna kommer. Skulle till exempel Bollebygd – Alingsås få bättre kollektiva förbindelser skulle troligtvis antalet elever från Bollebygd öka.

4.1.3 Fritidsresor

Västtrafiks resvaneundersökning från år 2006 visar att fritidsresandet för 20 % av det totala antalet resor till och från Alingsås kommun. Majoriteten av resorna, 62%, är inomkommunala. En tredjedel av resorna går till/från Göteborg. Resterande utgörs av enstaka resor till övriga kommuner.

I stråket Göteborg – Alingsås finns det goda förutsättningar för ett ökat fritidsresande med kollektivtrafiken, mycket tack vare täta tågavgångar på kvällar och helger. Dessutom trafikerar tåget fram till midnatt på vardagar och med timmestrafik på fredagar och lördagar fram till tretiden.

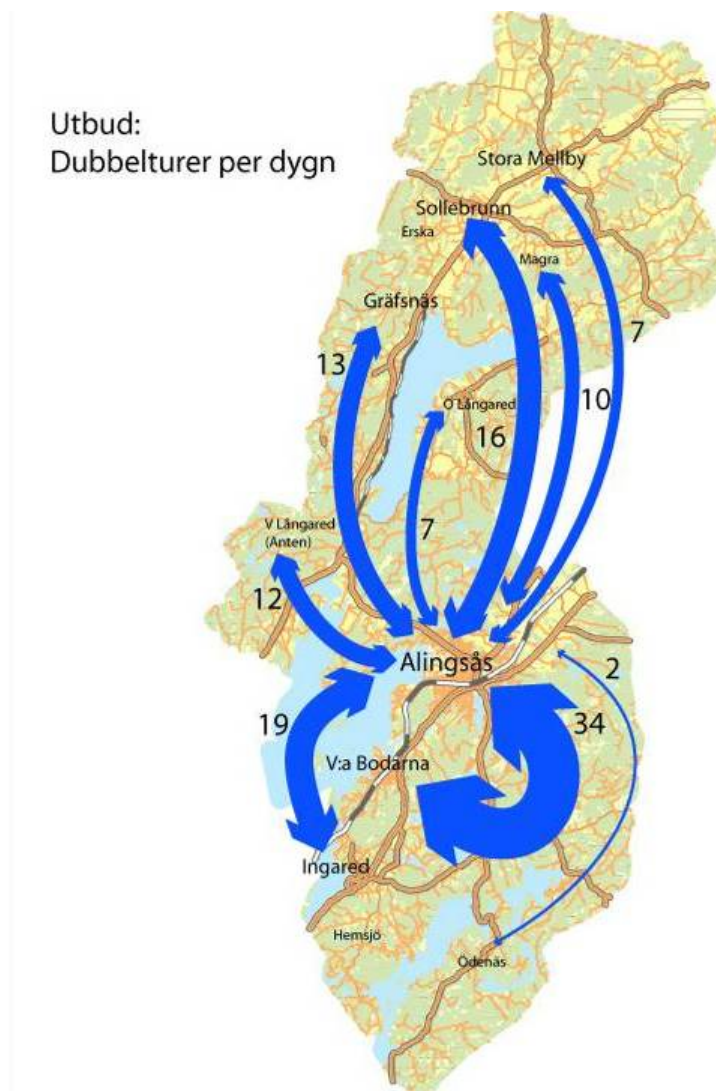
Mellan Alingsås och Vårgårda avgår i princip ett tåg i timmen både på kvällar och på helger, kompletterad med busstrafik. Det finns avgångar fram till midnatt på vardagar, men på lördagar avgår sista turen vid tiotiden.

I relationen Alingsås – Borås avgår i dagsläget endast två turer i vardera riktningen efter kl.18 och det finns endast tre direktförbindelser mellan kommunerna. Det finns betydligt fler möjlighet att åka mellan kommunerna både på kvällar och på helger om resan går via Göteborg. Restiden blir då i regel mer än dubbelt så lång som med direktbuss.

För långväga fritidsresor med kollektivtrafik går troligtvis de flesta via Göteborg som har goda förbindelser med övriga landet eller med tåg på Västra stambanan från Alingsås mot Stockholm.

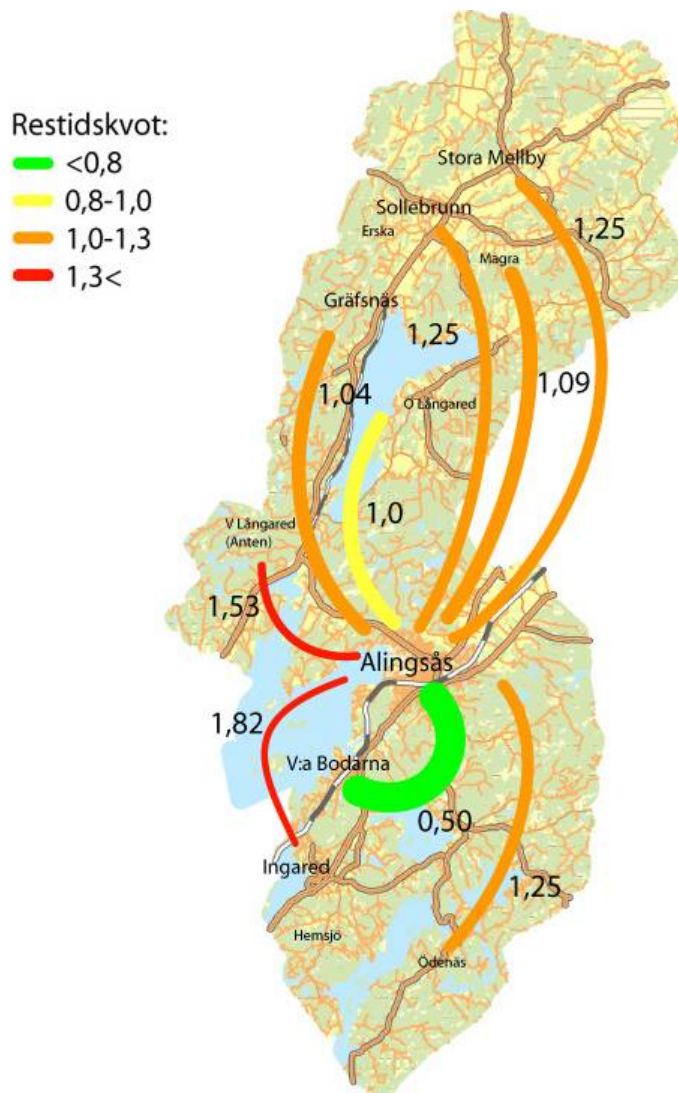
4.2 Resor inom kommunen exkl. Alingsås stad

Merparten av kollektivtrafikresorna inom Alingsås kommun har start eller mål i Alingsås stad. Antalet kollektivtrafikresenärer är störst i relationen Alingsås – Västra Bodarna, vilket beror på det stora antalet resenärer på Alingsåspendeln. Utöver Alingsåspendeln är det främst i stråket längs med väg 180/190 och E20 som antalet kollektivtrafikresor är störst, både för arbetspendling och för skolresor.



Figur 32 Antal dubbelturer per vardag som trafikerar mellan Alingsås stad och landsbygd

Kollektivtrafiken har en restidskvot på mindre än 1,3 i samtliga relationer inom kommunen till och från Alingsås stad förutom V Långared, Hemsjö – Ingared, Hemsjö landsbygd och Ödenäs. Även vissa avgångar till och från Ö Långared och Stora Mellby överstiger en restidskvot på 1,3.



Figur 33 Restidskvot för resa med kollektivtrafik jämfört med bil från Alingsås stad till större samhällen på landsbygden.

För relationerna till och från Sollebrunn är restiderna kortare än 20 minuter, vilket betraktas som bra oavsett bilrestid.

4.2.1 Arbetsresor

I stort sett all arbetspendling går till eller från Alingsås stad eller till, ej ifrån, en annan kommun.

Alingsås stad

Alingsåspendeln mellan Göteborg och Alingsås trafikerar med halvtimmestrafik i högtrafik och med entimmestrafik i lågtrafik. Tack vare pendeltåget finns det därmed goda förbindelser för arbetspendling mellan Alingsås stad och Göteborg, men även till

Partille, Lerum och Mölndal. Restiden med tåg till Göteborg och Partille är konkurrenskraftig gentemot bilen, medan restidskvoten för resa till Mölndal och Lerum ligger på 1,5. Att restidskvoterna inte når till 0,8 som är Västtrafiks mål beror främst på att tåget stannar vid många stationer, vilket förlänger restiden.

Till och från Vårgårda avgår drygt ett tåg eller en buss i halvtimmen under högtrafik och en avgång per timme under lågtrafik. Till och från Borås och Herrljunga finns en resmöjlighet per timme under högtrafik och en resmöjlighet varannan timme under lågtrafik. Restidskvoterna till Vårgårda och Borås är godkända, 1,2 respektive 1,4 och till Herrljunga är tåget ett betydligt bättre alternativ än bilen med en restidskvot på 0,74.

Mellan Alingsås stad och Västra Bodarna finns goda förbindelser tack vare tåget och restidskvoten ligger under 1,0. Även mellan Alingsås stad och Hemsjö – Ingared har tåget stor betydelse då resenärerna kan byta i Norsesund från linje 564 till tåget och vice versa. Här är busslinjen dimensionerande. Linjen avgår en gång i halvtimmen under högtrafik, men inte alls under lågtrafik. Restidskvoterna varierar mellan 1,4 till 1,8 beroende på om resenären behöver vänta i Norsesund eller inte. Restiden är dock kortare än 20 minuter.

Mellan Sollebrunn och Alingsås avgår i princip en buss i timmen, både under hög- och lågtrafik. Restidskvoten ligger på 1,25 och är därmed ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen.

Från Ö Långared finns tre resmöjligheter till Alingsås stad under högtrafik på morgonen och fyra för resa hem. Resa med buss mellan Ö Långared och Alingsås stad tar i princip lika lång tid, 20-25 minuter.

Västra Bodarna

Avstånden inom Västra Bodarna är relativt korta och i stort sett samtliga invånare har gång- eller cykelavstånd till arbetsplatser inom området samt tågstationen. Behovet av kollektivtrafik för resor inom området är därmed litet.

Mellan Västra Bodarna och Alingsås stad, Göteborg, Lerum och Mölndal finns det idag goda förbindelser i båda riktningar tack vare pendeltåget som avgår i princip en gång i halvtimmen. I kombination med att restidskvoterna är låga för relationerna ovan är kollektivtrafiken konkurrenskraftig med avseende på arbetsresor, med undantag av resa till Mölndal där restidskvoten ligger på 1,5.

För att resa med kollektivtrafik från Hemsjö till Västra Bodarna krävs ett byte från busslinje 564 till Tåg i Norsesund. Restiden från Hemsjö

varierar mellan 23 till 28 minuter beroende på riktning och väntetid i Norsesund, vilket innebär en restid på mellan 1,6-2,0. Det finns en resmöjlighet i halvtimmen in till Västra Bodarna mellan kl. 6 och 10 och från Västra Bodarna mellan kl. 15:30 och 18:30. Dock finns det inga förbindelser för tiderna där emellan.

Även mellan Ingared och Västra Bodarna är linje 564 och tåg ett alternativ, men även linje 561. Restiden är 10 minuter och linjen har två avgångar som ankommer till Västra Bodarna mellan kl. 7-9 och fem avgångar som ankommer till Ingared mellan kl. 13-18. Dessutom möjliggör linjen kvällsarbete tack vare en sen tur som ankommer till Ingared kl. 21:15.

Till de östra delarna av Hemsjö landsbygd är linje 562 det enda resalternativet. Linjen trafikerar endast skoldagar och har en avgång som ankommer till Västra Bodarna vid halvåtta och två resmöjligheter tillbaka vid halvfyra och halvfem. Restidskvoten ligger på 3,0 för resa med buss jämfört med bil.

Hemsjö – Ingared och Hemsjö landsbygd

Till Göteborg, Lerum, Partille och Mölndal finns det idag en resmöjlighet i halvtimmen mellan kl. 6 och 10 och även för hemresa mellan kl. 15:30 och 18:30 genom linje 564 med byte till tåg i Norsesund.

För personer som bor i Lerum eller Göteborg finns en resmöjlighet i halvtimmen under högtrafik både till och från arbetet. Det finns även möjlighet att ta sig hem vid kl. 12 och 14 för de som arbetar deltid. Mellan Ingared och Göteborg ligger restiden med kollektivtrafik på runt 47 minuter och restidskvoten på 1,75.

Mellan Ingared – Hemsjö och Borås saknas det idag rimliga förbindelser på morgonen för arbetspendling. På eftermiddagen finns det ett fåtal förbindelser som kan vara realistiska till orten Ingared, men då merparten av dem som pendlar från området till Borås är bosatta på landsbygden dit förbindelserna inte passar är kollektivtrafiken inget alternativ.

För resor mellan Hemsjö – Ingared och Västra Bodarna respektive Alingsås stad finns det fyra resmöjligheter i vardera riktningen på morgonen mellan kl. 6 – 9 och en resmöjlighet i halvtimmen mellan kl. 15-19. Restiden mellan Alingsås och Ingared ligger på runt 20 minuter och resan genomförs antingen med linje 561 eller med linje 564 och tåg från Norsesund.

Ödenäs

Till Ödenäs går endast en busslinje, linje 554 till Alingsås. För arbetspendling finns det en, och för de som börjar sent två, resmöjligheter på morgonen. Den tidigare avgången går dock endast på skoldagar. För hemresa går det endast att åka hem vid halvfyra och halvfemtiden. I Alingsås finns bra förbindelser till Göteborg, men restiden blir längre än med bil.

St Mellby tätort och landsbygd

Stora Mellby trafikeras endast av linje 560. Linjen stannar endast längsmed väg 1942, varför en stor andel av bostäderna i området inte ligger inom gångavstånd till en hållplats.

Till Sollebrunn, Alingsås och Göteborg finns det två resmöjligheter på morgonen. För hemresa avgår en tur i timmen mellan kl.14-17:30 samt en kvällstur vid niotiden.

För pendling från Alingsås stad till St Mellby finns endast ett resalternativ på morgonen, framme efter 8. Från Sollebrunn finns ytterligare ett tidigare alternativ och resan tar cirka 5 minuter. Det finns fyra hemresealternativ mellan kl. 15-19 samt en kvällstur vid 22-tiden. En resa mellan Alingsås stad och Stora Mellby tar ca 40 minuter med buss och restidskvoten ligger på 1,25.

En resa med buss mellan St Mellby och Nossebro tar ca 10 minuter. Till Nossebro finns en avgång som är framme kl. 6:40 och en som är framme kl. 8:30. För hemresa avgår en tur i timmen mellan kl. 15-19, men ingen därefter. Från Nossebro finns en resmöjligheter på morgonen och tre för hemresa.

V Långared, Gräfsnäs, Erska landsbygd och Sollebrunn

Till Västra Långared och Gräfsnäs är linje 500 och 560 de främsta alternativen, vilka avgår i princip en gång i timmen under högtrafik och en gång varannan timme under lågtrafik.

Till Sollebrunn är även linje 540 via Östadsulle och 541 via Långared alternativ, vilket i princip innebär en resmöjlighet i timmen.

Till Gräfsnäs tar det lika lång tid att åka bil som buss medan restiden är något längre med buss än bil för resor mellan Alingsås och Sollebrunn, restidskvot 1,25.

Att kollektivtrafikens restider är så pass konkurrenskraftiga för resor till de norra delarna av Alingsås kommun beror troligtvis på att

bussarna kör samma väg som bilarna och att vägarna är relativt dåliga, varför bilar och buss kör med ungefär samma hastighet. Att restiden med buss blir något längre beror på att bussen måste stanna vid hållplatser för att plocka upp och lämna av passagerare längs vägen.

Till Stora Mellby går antingen linje 560 eller 540 med byte till 560 i Sollebrunn. Mellan kl. 14-16 avgår i princip en buss i timmen, medan turutbudet är betydligt glesare övriga tider.

Magra

Området Magra trafikeras av busslinje 540 och 541 som förbinder området med både Alingsås stad och Sollebrunn som är de främsta målpunkterna för arbetspendling till och från Magra.

Mellan Magra och Alingsås stad avgår på vardagar sju bussturer i vardera riktningen. Sista avgången från Alingsås till Magra avgår kl. 18:30 och till Alingsås stad går det inte att åka efter kl.17. Det finns senare resalternativ från Magra till Alingsås stad, men de innebär byte i Sollebrunn samt minst dubbelt så lång restid som i vanliga fall.

Restiden med kollektivtrafik mellan Magra och Alingsås stad varierar mellan 23-35 minuter beroende på om resenären åker direkt med linje 540 eller åker med linje 541 till Sollebrunn och byter till en annan linje där. Till Sollebrunn tar det mellan 3 eller 10 minuter att resa med kollektivtrafiken beroende på riktning.

Ö Långared

Östra Långared trafikeras av busslinje 541 som trafikerar mellan Alingsås stad och Sollebrunn. Arbetspendling sker främst från Ö Långared till Alingsås stad dit det avgår en tur i timmen mellan kl.6-9 på morgonen. För hemresa finns det fem avgångar att välja på mellan kl.14-18. Det finns dock ingen möjlighet att åka hem senare med kollektivtrafiken.

En resa med kollektivtrafik mellan Alingsås stad och Ö Långared tar 20- 25 minuter. Det finns även möjlighet att åka buss via Sollebrunn. Det innebär dock ett byte samt en restid som är dubbelt så lång som den normala.

För de som vill arbetspendla med kollektivtrafiken till Ö Långared finns det ingen tur som är framme före halv nio på morgonen och den tidigaste avgången kräver då byte i Sollebrunn. För den som vill åka från Ö Långared avgår den sista bussen kl. 18:20 och innebär även den resa via Sollebrunn.

4.2.2 Skolresor

I Alingsås kommun är samtliga grundskoleelever skolskjutsberättigade om skolvägen till den skola som kommunen anvisar är längre än:

Förskoleklass/åk	1	2 km
Åk	2-3	3 "
"	4-6	4"
"	7-9	5 "

Tabell 12 Grundskoleelevers minsta avstånd mellan hem och skola för att vara berättigad till skolskjuts

Sollebrunn, St Mellby, Magra, Gräfsnäs, Erska landsbygd och V Långared

I området finns tre grundskolor,

Sollebrunns skolan	Åk F-9	563 elever
St Mellby skola	Åk F-6	82 elever
Magraskolan	Åk F-6	55 elever

Elever i områdena Sollebrunn, Gräfsnäs, Erska landsbygd och de norra delarna av V Långared går vanligtvis från förskoleklass till årskurs 9 på Sollebrunns skola. För elever bosatta i V Långared är även skolor inne i Alingsås stad vanliga alternativ.

Särskilda skolbussar transporterar de elever som bor i Sollebrunn eller Erska och som är berättigade till skolskjuts. Från Anten i norra V Långared och Gräfsnäs åker eleverna med linje 560 på morgonen, men med särskild skolskjuts på eftermiddagen.

Elever på Stora Mellby skola och Magraskolan får efter årskurs 6 åka till Sollebrunns skola för att läsa årskurs 6-9. Idag hämtar skolbussar upp eleverna i områdena Magra och Stora Mellby. Efter att de yngsta eleverna har släppts av vid den lokala skolan körs de äldre eleverna i årskurs 7-9 vidare till Sollebrunns skolan.

För elever i V Långared som går i skola i Alingsås stad finns det inga skolbussar utan de är hänvisade till den reguljära busstrafiken.

Västra Bodarna, Ingared, Hemsjö och Ödenäs

I området finns fyra grundskolor för elever i förskoleåldern till årskurs 6. Efter årskurs 6 flyttas eleverna vanligtvis till Gustav Adolf skolan i Alingsås Stad.

Låg- och mellanstadieelever i Edsås och Olofsered hämtas upp med skolbuss för transport till och från Ödenässkolan. Gymnasie- och högstadieelever åker med linje 562 till och från Alingsåsterminalen.

Skolbuss finns även för låg- och mellanstadieelever som bor i Edsås, Slävik och Lövhult. Elever som kommer från Dalen eller Hästeryd får åka med den reguljära kollektivtrafiken.

För elever i årskurs 7-9 samt gymnasieelever avgår en skolbuss på morgonen från Lövhult till Alingsåsterminalen. För hemresa krävs byte från reguljär busslinje till skolbusslinje vid Ingared skolan eller Hemsjö kyrkskola. En vanlig vardag brukar det finnas två avgångar att välja mellan.

I övrigt får eleverna tas sig till och från skolan med den reguljära kollektivtrafiken.

Ö Långared

För elever som skall till Långareds skola finns särskilda skolbussar. Elever i årskurs 7-9 samt gymnasieelever som går i skola i Alingsås stad hänvisas till den reguljära busslinjen 541.

4.3 Resor inom Alingsås stad

Inom staden är kollektivtrafikens främsta syfte att skapa tillgänglighet för dem som vill förflytta sig mellan stadens olika delar utan att behöva använda bilen. Kollektivtrafiken inne i städer har svårt att konkurrera med bilen när det gäller restid, men så länge den totala restiden inte överstiger 20-30 minuter brukar det vara ett acceptabelt alternativ för de flesta.

4.3.1 Arbetsresor

Dagens kollektivtrafik inom Alingsås stad består främst av linje 570 som trafikerar med halvtimmestrafik mellan kl. 6 – 19 på sträckan Noltorp/Nolby – Centrum – Ängabo.

I staden finns även linje 575 till stadsdelen Hedvigsberg/Kavlås och 572 till Bolltorp/Brogården som båda endast trafikerar i högttrafik. Mitt på dagen går linjerna Norra och Södra rundan. Övriga stadslinjer är främst anpassade för skolresor.

Utöver stadslinjerna trafikeras även flera hållplatser i staden av de landsbygdslinjer som går till staden.

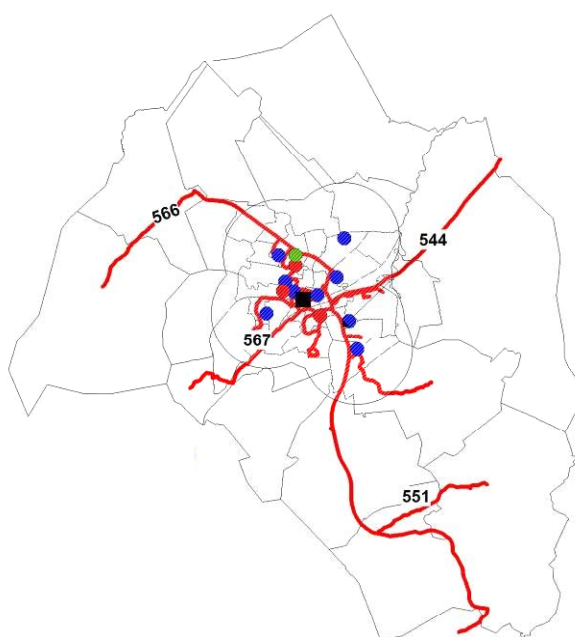


Figur 34 Linjenätskarta över de stads- och landsbygdslinjer som trafikerar Alingsås stad (våren 2007)

4.3.2 Skolresor

Två tredjedelar av Alingsås gymnasieungdomar bor i eller strax utanför Alingsås stad och därmed bor en stor andel inom gång eller cykelavstånd från Alströmergymnasiet. Det är främst resterande andel som är i behov av kollektiva förbindelser till och från skolan då de inte har möjlighet att gå, cykla eller köra bil till skolan.

När det gäller grundskoleeleverna är det endast skolbarn som bor i de yttre områdena av staden som bor så pass långt ifrån en grundskola att de är berättigade till skolskjuts. Detta sker främst med linjerna 544, 551, 566 och 567 som främst är skollinjer.



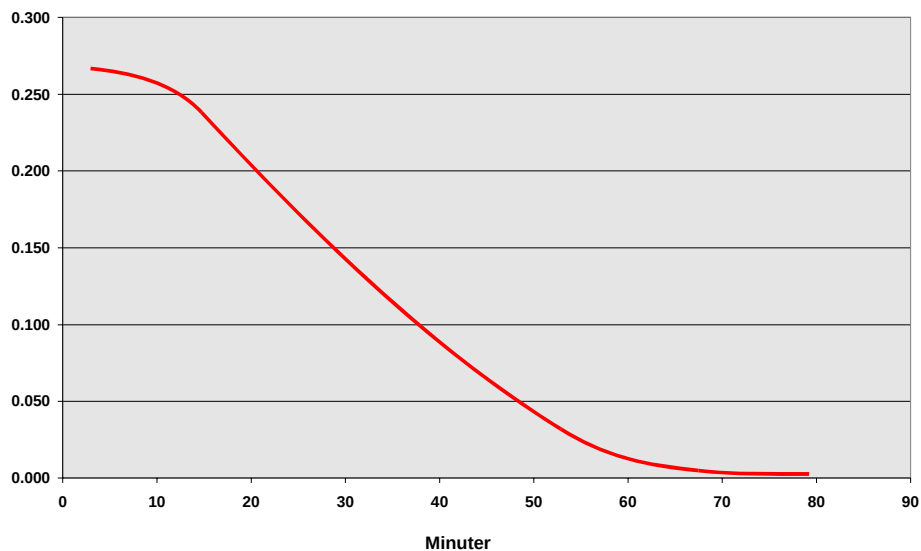
Figur 35 Skolor inom staden samt linjenätskarta över förbindelser för de elever inom Alingsås stad som är berättigade till skolskjuts

4.3.3 Fritidsresor

Ingen av stadstrafiklinjerna trafikerar på helger eller efter kl.19 när fritidsresandet är som störst.

5 Problem och potential idag

När det gäller arbetsresor är restiden en viktig faktor. Pendlingsbenägenheten avtar med restiden och sjunker snabbt när restiden börjar gå upp mot 60 minuter, se figur nedan.



Figur 36 Pendlingsbenägenhet beroende av resavstånd

5.1 Resor mellan Alingsås kommun och övriga kommuner

För att kollektivtrafiken skall bli ett mer attraktivt alternativ för dem som arbetspendlar till och från Alingsås kommun måste främst restiden för kollektivtrafiken inom pendlingskommunerna kortas för bytesresor från och till resecentrum.

Inom Alingsås kommun är idag restidskvoterna relativt låga och därmed svåra att sänka ytterligare. Möjligheter att sänka restiderna för bytesresor ligger därmed främst i resor i "den andra" kommunen.

5.1.1 Göteborg, Partille och Lerum

Kollektivtrafiken har relativt höga marknadsandelar i stråket mellan Alingsås och Göteborg, men det finns potential att öka andelarna ytterligare, se tabell i avsnitt 4.1.1.

De faktorer som talar för ett ökat resande är att tåg är ett attraktivt färdmedel som accepteras av både ungdomar och ”kostymnissar”. Dessutom är turutbudet på sträckan bra både under hög- och lågtrafik och är därför ett bra alternativ både för arbets-, skol- och fritidsresor. Att kötiderna i Göteborg blir allt längre talar också för ett ökat resande med tåg från Alingsås till Göteborg.

Det som talar emot ett ökat resande är främst att restidskvoterna för resor mellan kommunerna på sträckan är höga för att vara ett tågstråk. I ett tågstråk bör restidskvoterna ligga på 0,8, medan restidskvoterna från Alingsås till Göteborg ligger mellan 0,9-1,1, till Partille på 1,25 och till Lerum på 1,5. Att korta restiden är därmed den åtgärd som främst skulle öka tågets attraktivitet ytterligare och därmed locka till sig fler resenärer.

Ett annat problem vad gäller arbetspendling till och från Göteborg är att en stor andel av arbetsresorna innebär byte till buss eller spårvagn i Göteborg. Som tabellen på föregående sida visar medför dessa byten att restiden ökar och därmed ökar även restidskvoten markant.

Att restiden med tåg är längre än med bil beror främst på att tåget stannar vid flera stationer på vägen. Alingsås kommun bör därför aktivt arbeta för att restiderna skall förkortas.

Ett tredje problem när det gäller arbetspendling med Alingsåspendeln är att kapacitetstaket under högtrafik i princip är nått, både vad gäller kapacitet på tågen och på spåret. Detta medför att vissa avgångar kan vara överfulla och medföra att folk tvingas stå, vilket inte uppskattas om man kommer som vanebilist och vill pröva att åka kollektivt. Dessutom blir det svårt att motivera fler till att åka tåg om signalerna utåt är att det redan är fullt.

När det gäller kapacitetsbristen på Västra Stambanan medför det att så fort ett tåg är försenat, oavsett om det är ett pendeltåg eller nationellt tåg, påverkar det fler avgångar eftersom banan endast tillåter omkörningar vid ett fåtal platser mellan Alingsås och Göteborg. Upprepade förseningar är inget som arbetspendlare uppskattar, särskilt inte om restiden med bil är snabbare än med tåg.

5.1.2 Vårgårda

Marknadsandelarna för arbetspendling mellan Vårgårda och Alingsås ligger på cirka 6 %, vilket är anmärkningsvärt lågt med tanke på att kommunerna sammanbinds med tåg.

När det gäller arbetspendling från Alingsås till Vårgårda beror de låga marknadsandelarna troligtvis på att tre av de fyra största arbetsplatserna i Vårgårda, Autoliv, Doggy och Sundblitt, inte ligger i anslutning till Vårgårda station som exempelvis Gustavsberg gör. Motsvarande gäller för de Vårgårdabor som arbetar i Alingsås industriområden. Här är det istället direktbussar som är anpassade till skiftstider som kan vara ett alternativ, som exempelvis linje 543.

Eftersom avstånden mellan orterna är relativt kort och endast tar cirka 20 minuter att köra, upplevs bilen som ett bra alternativ som dels ger kortast restid och dels ger stor möjlighet att åka till och från arbetet när det passar. Bilen är därmed svår att konkurrera ut så länge inte en resa med kollektivtrafiken upplevs som snabbare och smidigare än en resa med bil.

För att lyckas med att öka marknadsandelarna mellan Alingsås och Vårgårda kan en lösning vara snabba "industribussar" som är anpassade efter företagets arbetsskift och som hämtar upp och lämnar av arbetarna vid strategiska punkter. Vilka dessa punkter är bör utredas i samarbetet med de större företagen.

Ett annat alternativ är att sätta in "industribussar" i båda kommunerna som går från stationen till arbetsplatserna. Bussarna bör vara anpassade till tågtidtabellen för att korta restiden så mycket som möjligt. Då tågens ankomsttid blir dimensionerande kan i vissa fall arbetsskift behöva flyttas om för att anpassas till kollektivtrafiken.

5.1.3 Borås

Mellan Alingsås och Borås finns det idag goda förbindelser med 15 resmöjligheter per dag på vardagar med linjerna 500 och 550. Dagens tidtabell är anpassad för att passa både dem som arbetar hel- och deltid och även för dem som vill jobba över en kväll eller börjar tidigt.

Dagens trafik fungerar även för den som vill göra en fritidsresa mellan kommunerna på kvällen då linje 550 trafikerar med kvällsturer fram till kl. 22.

När det gäller restiderna däremot tar en resa med buss mellan Alingsås och Borås betydligt längre tid än med bil, 55 respektive 39

minuter, vilket ger en restidskvot på 1,4. Restiden med kollektivtrafik ligger därmed på gränsen för vad som är acceptabelt för arbetsresor. Dessutom måste resenären vanligtvis byta till eller från ytterligare en busslinje i Alingsås eller Borås, varför restiden ökar ytterligare.

Om kollektivtrafiken skall vara ett attraktivt alternativ måste främst restiderna förkortas. Går bussen in i samhällena på vägen eller stannar de vid s.k. motorvägshållplatser? Kräver samarbete med Borås kommun.

5.1.4 Trollhättan

Mellan Alingsås och Trollhättan sker 80 % av arbetspendlingen från Alingsås norra och nordvästra delar till Trollhättan, varför det är här som det kan finnas potential för att öka resandet med kollektivtrafiken.

Restidskvoterna för resa mellan Trollhättan och områdena Stora Mellby, Magra, Sollebrunn, Gräfsnäs, Erska landsbygd, Västra Långared och Alingsås stad ligger mellan 1,4-1,7, vilket innebär att en resa som med bil ligger inom rimligt tidsavstånd för arbetspendling, 30-40 minuter, ligger på runt en timmes restid med kollektivtrafik, vilket minskar pendlingsbenägenheten avsevärt.

För att öka antalet kollektivtrafikresenärer bör linjen/linjerna snabbas upp. Då vägarna i området är av relativt låg standard (90-vägar?) bör restiden med buss inte vara avsevärt längre än med bil, förutsatt att stoppen vid hållplats går fort. Motorvägshållplatser med pendelparkeringar kan vara ett bra alternativ. Förutsätter dock att arbetspendling till berörda orter inte påverkas samt att skolelever får alternativa resmöjligheter.

Det bör även övervägas att öka standarden på de bussar som trafikerar sträckan för att på så sätt öka kollektivtrafikens attraktivitet.

5.1.5 Mölndal

Mellan Alingsås och Mölndal finns det idag goda förbindelser tack vare Alingsåspendeln och de många resalternativ som finns mellan Göteborg och Mölndal.

För att öka antalet kollektivtrafikresenärer är det främst restiden som måste förkortas. Idag pendlar restidskvoten mellan 1,37 – 1,64 främst beroende på kösituationen i Göteborg. Den, för att vara tågstråk, höga restidskvoten beror främst på att restiden med kollektivtrafik förlängs med i genomsnitt 20 minuter på grund av väntetid vid byte i Göteborg. Dessutom påverkas restiden av att Alingsåspendeln

stannar vid flertalet stationer på sträckan mellan Alingsås och Göteborg.

För att minska restiderna för arbetspendlare mellan Alingsås och Mölndal är det främst bytestiden i Göteborg som behöver förkortas genom att till exempel Alingsås- och Kungsbackapendeln anpassas bättre till varandra, vilket på sikt förhoppningsvis kommer att ske tack vare Västlänken.

5.1.6 Essunga

För arbetspendling mellan Alingsås och Essunga går resorna främst till och från områdena Alingsås stad i söder och Magra landsbygd, Sollebrunn och Gräfsnäs i norr. Antalet potentiella resenärer är cirka 120 i vardera riktningen, varför det krävs höga marknadsandelar för att en busstrafik baserad på arbetspendlingen till och från Essunga skall bli lönsam.

Idag är antalet resmöjligheter för arbetspendling relativt goda i båda riktningar, med en avgång på morgonen (två från Sollebrunn) och en resmöjlighet i timmen för hemresa. Dessutom finns det en resmöjlighet vid lunchtid för den som arbetar deltid och en sen avgång efter kl. 21 för den som arbetar sen. Utbudet är därmed bra trots att resandeunderlaget är lågt med avseende på arbetspendling.

Restiden med buss är i princip lika lång som med bil i relationerna ovan, med undantag av resa till Alingsås stad där restidskvoten ligger på 1,6. Om restiden skall kunna minskas är det alltså på sträckan Alingsås – Sollebrunn som det går att göra tidsvinster, till exempel genom att bussen stannar vid färre hållplatser eller vid motorvägshållplatser.

Eftersom antalet arbetspendlande mellan Alingsås och Essunga kommun är få är det inte ekonomiskt försvarbart att bygga upp en linje enbart för dessa resor. Linjen måste därmed vara anpassad även för skolresor och för resor inom kommunen, varför andra faktorer kan behöva prioriteras utöver snabbare restid.

Dagens trafik bedöms som utifrån ovan som tillräcklig för det resandeunderlag som finns mellan Alingsås och Essunga kommun.

5.1.7 Herrljunga

För arbetspendlaren mellan Alingsås och Herrljunga är tåget det främsta alternativet.

Idag avgår ett tåg i timmen i båda riktningarna mellan kl. 6-23. Restiden ligger på runt 25 minuter och restidskvoten är under 0,8. Relationen bedöms därmed ha goda kollektiva förbindelser som i dagsläget inte behöver förbättras ytterligare.

5.1.8 Övriga kommuner

Mellan Alingsås kommun och övriga kommuner är dagens antal pendlare för få för att det skall vara ekonomiskt försvarbart att bygga upp linjer väl anpassade för dessa pendlare. Här bör därför utbudet baseras på VGRs mål om sex dubbelturer om dagen.

Det kan dock finnas en viss framtida potential för ökad studiependling till kommunerna Trollhättan, Skövde och Borås.

5.2 Resor inom Alingsås kommun exkl. Alingsås stad

Många snarlika linjer med många olika varianter, vilket gör det svåröverskådligt. Dessutom går flertalet avgångar enbart på skoldagar, vilket skapar en osäkerhet för den som inte har skolbarn, vilket i sin tur kan leda till att kollektivtrafik väljs bort som resalternativ.

Skolbussavgångar kan vara ett bra alternativ för den som arbetar deltid. Har då inte lika höga krav på att man skall komma fram snabbt.

Idag är många linjer helt anpassade efter skolresor och inte arbetspendling. Bättre samordning mellan byten och mer styva tidtabeller bör eftersträvas. Avgångarna bör dessutom anpassas efter Alingsåspendelns tidtabell eftersom många ska byta till eller från pendeln.

5.2.1 Potential

Potential för att öka arbetsresandet med kollektivtrafik bedöms idag främst finnas för arbetspendling mellan Alingsås stad och kommunerna längs Alingsåspendeln samt Vårgårda och Borås. Även från Västra Bodarna och Hemsjö/Ingared finns det potential för ökat kollektivtrafikresande till kommunerna i väster.

För arbetspendling inom kommunen är det främst för inpendling till staden som det finns potential. Från Västra Bodarna och Hemsjö/Ingared är antalet arbetspendlare i sig tillräckligt stort för att det skall finnas potential för ett markant ökat resande med kollektivtrafiken.

Från de norra delarna av kommunen däremot förutsätter dock att linjer trafikerar och hämtar upp arbetspendlare i flera områden för att underlaget skall bli tillräckligt stort. Från Ödenäs arbetspendlar idag så pass få att det inte finns något underlag för att bedriva linjer baserade på arbetspendling.

För arbetspendling ut från kommunen går merparten av resorna via Alingsåsterminalen, varför samtliga områden bör ha bra förbindelser till Alingsås stad för vidare resa till andra kommuner.

Antalet personer som arbetspendlar till Alingsås kommun, men inte till staden är för få och för utspridda för att avgångar skall skapas för dessa. Däremot bör de avgångar som ändå går anpassas efter pendeltåget.

5.2.2 Till Alingsås stad

För de som pendlar till Alingsås stad från övriga delar av kommunen är turutbudet på morgonen bra med minst en avgång i timmen mellan kl. 6-9 för samtliga relationer förutom Ödenäs och Stora Mellby. Från Västra Bodarna och Hemsjö/Ingared avgår minst en tur i halvtimmen.

För den som arbetar deltid finns det minst en avgång till arbetet mellan kl.9-12 för samtliga relationer. För resa hem mellan kl. 12-15 finns det två avgångar att välja mellan för samtliga relationer förutom för de som bor i Ö Långared och Stora Mellby som endast har en resmöjlighet och för de som bor i Ödenäs som helt saknar resmöjlighet.

Generellt finns det minst en resmöjlighet i timmen för dem som vill åka hem under högtrafik, kl. 15-18. Undantaget är Ödenäs som endast har två resmöjligheter och Ö Långared och Magra som visserligen har tre resmöjligheter, men som inte är utspridd över timmarna.

För den som behöver åka hem senare än kl. 18 finns det generellt två avgångar att välja mellan förutom till Ö Långared som endast har en resmöjlighet och Ödenäs och Stora Mellby som helt saknar resmöjligheter mellan kl. 18-21.

Kvällsarbete fram till kl. 21 är möjligt för samtliga utom bosatta i Ödenäs, Ö Långared och Magra.

	Till arbetet		Från arbetet			
	Kl. 6-9	Kl. 9-12	Kl. 12-15	Kl. 15-18	Kl. 18-21	Kl. 21-24
Ödenäs	1	1	-	2	-	-
Ingared/Hemsjö	6	7	2	4	2	1
V Bodarna	7	3	4	6	6	3
Ö Långared	3	1	1	3	1	-
Magra	3	1	2	3	2	-
V Långared, Gräfsnäs	3	1	2	3	2	1
Erska	3	2	2	3	2	1
Sollebrunn	3	2	2	4	2	1
St Mellby	2	1	1	3	-	1

Tabell 13 Antal avgångar per tidsperiod.

Grön = halvtimmestrafik, Gul = entimmestrafik

Sammanfattningsvis finns det idag relativt goda resmöjligheter med kollektivtrafik för arbetspendling till Alingsås för boende i samtliga områden förutom Ödenäs. Bäst förbindelser har boende i V Bodarna och Ingared/Hemsjö.

Något som dock försämrar möjligheterna för den som vill åka kollektivt till och från Alingsås stad är att det inte finns någon stadstrafik efter kl.19, vilket innebär ett stort hinder för den som inte har gångavstånd till en hållplats där avsedd landsbygdsbuss går ifrån.

5.2.3 Övriga relationer - grundutbud

Det bör finnas ett basutbud som tillgodoser invånarnas grundbehov, dvs. möjlighet att ta sig till arbetet på morgonen och från arbetet på eftermiddagen. Förslagsvis bör dock utbudet vara lägre i relationer med få arbetspendlare än i relationer med många. Dessutom bör inte kraven på låga restidskvoter vara lika höga.

Ett basutbud för arbetsresor bör finnas i samtliga relationer med fler än 20 arbetspendlare förutsatt att även skolungdomar kan åka på linjen alternativt att linjen går genom fler områden. De relationer som har fler än 20, men som inte räknas som potentiella är följande:

Bor	Arbetar	Till arbetet		Från arbetet			
		Kl.6-9	Kl. 9-12	Kl. 12-15	Kl. 15-18	Kl. 18-21	Kl. 21-24
Alingsås stad	Sollebrunn	3	3	3	4	2	1
	Hemsjö/Ingared	4	3	2	6	2	1
	V Bodarna	7	6	4	6	4	4
	V Långared	2	2	1	4	2	1
Sollebrunn	St Mellby	2	1	1	3	1	1
	Magra	1	1	2	2	2	-
	V Långared	3	1	2	3	2	1
St Mellby	Sollebrunn	1	1	1	3	-	1
Magra		2	2	2	3	-	-
Ö Långared		-	1	1	-	-	-
Gräfsnäs		2	2	2	3	2	1
Erska		2	2	2	3	2	1

Tabell 14 Antal avgångar per tidsperiod.

Grön = halvtimmestrafik, Gul = entimmestrafik

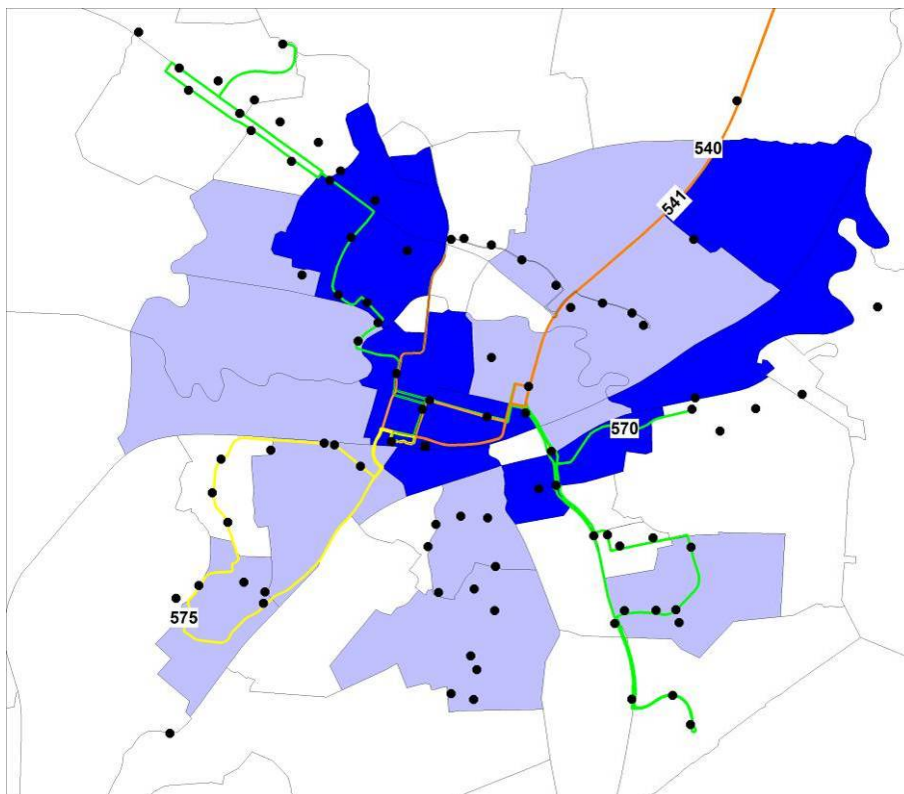
Turutbudet bedöms tillgodose arbetspendlarnas grundbehov för samtliga relationer med undantag av relationen Ö Långared – Sollebrunn där det saknas bra förbindelser under högtrafik. I övrigt är turutbudet under högtrafik i princip lika bra som för de potentiella stråken.

5.3 Resor inom samt till och från Alingsås stad

5.3.1 Till Alingsås stad

För de som arbetspendlar till Alingsås stad finns det främst behov av bra förbindelser från Alingsåsterminalen till områdena Kristineholm-Holmalund, Nolby-Bolltorp och Sävelund, Noltorp-Kungegården, Hagagården och Centrum. Detta gäller oavsett om personerna kommer från den egna kommunen eller från en annan kommun.

Genom främst linjerna 570 och 540/541, med komplettering av linjerna 572 och 575 kan merparten av dessa arbetspendlares behov tillgodoses. Däremot saknas det helt förbindelser till området Rosendal, varför de som arbetar där hänvisas till bil eller får gå.



Figur 37 Illustration över det linjenät som behövs för att kollektivtrafiken ska tillgodose resmöjligheter för merparten av dem som arbetspendlar till Alingsås stad

Bussförbindelserna inom Alingsås stad är och bör förbli anpassade efter Alingsåspendelns avgångs- och ankomsttider. Då även bussar som går utanför staden bör vara anpassade efter Alingsåspendeln kommer därmed stadstrafiken även att anpassas utifrån dessa turer.

Linje 570, som är stommen i detta nät, trafikeras idag med styv tidtabell och med halvtimmetrafik mellan kl.5:30 och 19:00.

Linje 572 trafikerar med timmetrafik under högtrafik. Berör främst området Kungegården, som även försörjs av linje 570, varför utbudet bedöms vara bra.

Även linje 575 trafikerar med timmetrafik under högtrafik. Utbudet bedöms vara tillräckligt idag, men bör utökas om sysselsättningsnivån i området Stadsskogen ökar markant i och med nybyggnad av bostäder. Linjen bör dessutom samordnas med Södra rundan som också trafikerar området.

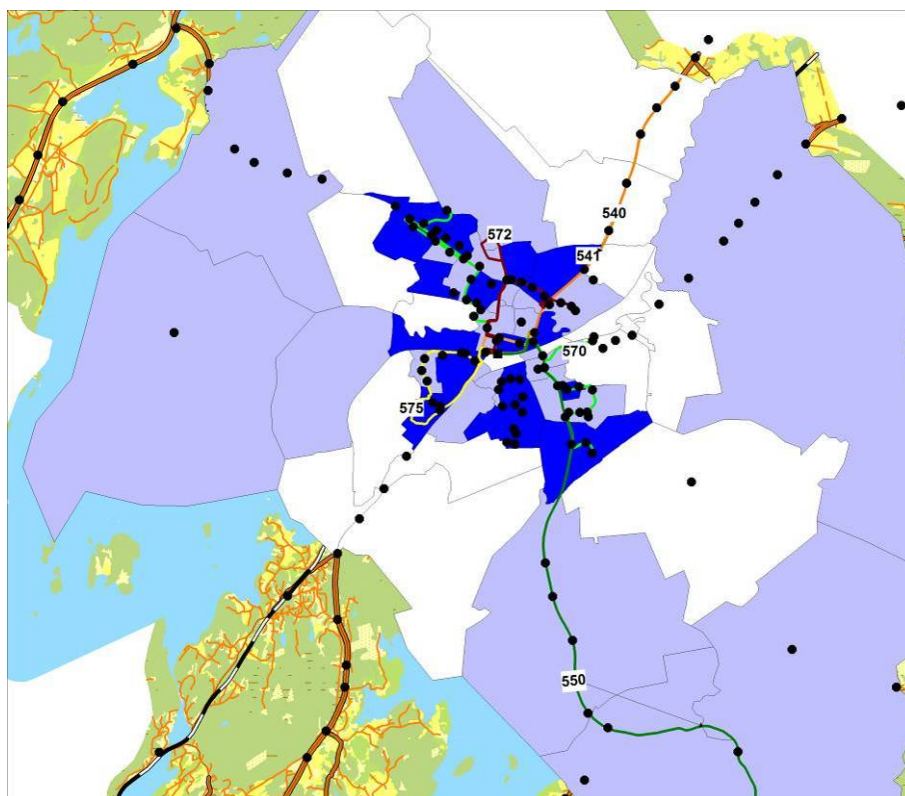
Från Alingsåsterminalen till Sävelund industriområde avgår det sedan juni 2007 två turer på morgonen med industribusslinje 577. För hemresa finns det endast två avgångar mellan kl.15 och 18. I relationen borde finnas potential för ytterligare avgångar under

högtrafik och eventuellt en egen linje som har Skruvgatan mitt i industriområdet som start- och slutdestination. Åtgärden kan bli än mer aktuell då det finns planer på att utöka antalet arbetstillfällen i området.

Linjerna 570, 572 och 575 är bra anpassade efter Alingsåspendeln. Linje 570 har i princip en anslutning till varje tågavgång/ankomst medan 572 och 575 ansluter till varannan avgång/ankomst, vilket fördelar resenärerna på pendeln bättre.

5.3.2 Från Alingsås stad

En stor andel av de Alingsåsbor som arbetspendlar ut från staden nås med samma kollektivtrafiknäst som ovan, men med komplettering av linje 550 samt att utpendlarna inte behöver en förbidelse till Sävelund industriområde. Även här saknas bra förbindelser från området Rosendal, trots att många bor i området.



Figur 38 Det linjenät som behövs för att kollektivtrafiken ska tillgodose resmöjligheter för merparten av dem som arbetspendlar ut från Alingsås stad

I övrigt bedöms utbudet vara tillräckligt för de som arbetspendlar ut från staden. Eventuellt skulle utbudet behöva utökas något på linje 572 och linje 575, men då de områden som berörs ligger inom 2

kilometers gångavstånd till Alingsåsterminalen är förutsättningarna för att gå eller cykla mellan terminalen och bostaden goda.

För de som åker med linje 500/550 saknas det avgångar på morgonen mellan kl. 7-8.

5.3.3 Arbetspendling inom Alingsås stad

Generellt både bor och arbetar de flesta av de boende i Alingsås stad inom ett par kilometers radie från Centrum, se kartor i avsnitt 3.2. Boende inom staden arbetar i stort sett i samma områden som för de som arbetspendlar till staden, men är även i behov av förbindelse till arbetsplatser i området kring Kvarndammen och Hjälpared i Ängabo. Detta behov tillgodoses med linje 500/550 som har fyra avgångar att välja mellan på morgonen och timmestrafik för hemresa på eftermiddagen. Däremellan går det dessutom tre avgångar för den som arbetar deltid.

Även när det gäller boendet så bor de som arbetar i staden i princip i samma områden som de som pendlar ut från staden.

Kvällstrafik saknas helt inom staden. Erfarenheter från andra städer visar att finns det kvällstrafik brukar den nyttjas även för arbetspendling. Antalet arbetspendlare som åker med kollektivtrafiken förväntas även öka då det ger större flexibilitet än tidigare då resenären vet att det även går att åka hem med kollektivtrafiken på kvällen.

Centrum

I och med att en stor andel av dem som arbetar i Centrum bor inom gång- och cykelavstånd till arbetet kan de klara sig bra utan kollektivtrafik under sommarhalvåret. Däremot krävs goda förbindelser under vinterhalvåret då vädret är sämre.

"Alla vill till Centrum" varför det krävs att det finns goda kollektiva förbindelser från samtliga områden till Centrum.

Nolby

Arbetsplatserna i Nolby, och främst i Sävelund, ligger inom cykelavstånd för merparten av arbetarna, men behöver även kunna nås även med kollektivtrafik. Antalet arbetspendlare från de olika områdena är för få för att det skall vara motiverat med direktlinjer mellan Nolby och övriga områden. Däremot bör en linje trafikera mellan Centrum och Nolby med samordnade byten med linjer från övriga områden vid exempelvis Alingsåsterminalen.

Sträckan trafikeras idag av linjerna 540/541 vars turutbud antingen bör utökas alternativt att sträckan trafikeras av en egen linje enligt avsnitt 4.3.1.

Noltorp

Merparten av de boende i Noltorp, Nolby och Centrum har gångavstånd till arbetsplatserna i Noltorp. För boende i Rosendal och Ängabo kan däremot kollektivtrafik vara ett bra färdmedelsalternativ för arbetsresor. Antalet personer som arbetar i Noltorp är inte tillräckligt stort i något av dessa områden för att motivera en direktförbindelse. Däremot finns det god potential för en linje från Centrum till Noltorp, under förutsättning att de arbetande kan ta sig med kollektivtrafik från sitt bostadsområde till Centrum.

Detta behov tillgodoses idag av linje 570 som har ett bra utbud.

Sörhaga

I princip samtliga arbetsplatser i Sörhaga ligger inom 1 km gångavstånd från Alingsåsterminalen. För de som arbetar i Sörhaga bör det därför finnas goda kollektiva förbindelser mellan bostaden och Centrum, medan det inte är motiverat med en särskild busslinje till Sörhaga med avseende på arbetsresor.

Linje 575 avgår med en tur i timmen under högtrafik för den som inte kan gå den korta vägen mellan Alingsåsterminalen och Sörhaga.

Hedvigsberg

Eftersom resandet till Hedvigsberg är så pass utspritt bör området trafikeras med en linje från Centrum som har bra anslutningar till linjer från övriga delar av staden.

Området trafikeras idag under högtrafik av linje 575 och med Södra rundan mitt på dagen. Med tanke på att merparten av arbetsplatserna i området ligger inom gångavstånd till centrum bedöms inte behovet av ytterligare turer vara tillräckligt stort för att det skall vara motiverat. Däremot bör linjen ses över inom några år om det visar sig att utbyggnaden av bostäder i området bidrar till markant ökad sysselsättning i området utöver den som ingår i prognoserna.

Rosendal

Då de som arbetar i Rosendal bor utspritt bör det främst finnas goda förbindelser mellan Rosendal och Centrum samt ev. med samordnade byten vid stormarknaden för de som bor i Ängabo.

Idag går det ingen linje till området Rosendal, med undantag av någon enstaka "skolbusslinje" och Södra rundan mitt på dagen. Här bör en linje skapas under högtrafik som går via stormarknaden. Bör först och främst anpassas efter Alingsåspendeln, men om möjligt bör linjen trafikera så att byten kan samordnas med linje 570 för resa till/från Ängabo vid stormarknaden. Oavsett så bör linjen ansluta till linje 570 antingen vid stormarknaden eller vid terminalen då ett nämnvärt antal personer pendlar mellan Rosendal och Nolby/Noltorp.

Ängabo

Till Ängabo kan det vara motiverat att trafikera med en direktlinje från Nolby/Noltorp till Ängabo som går via Centrum då antalet personer som skall åka den vägen är stort. Även från Stadsskogen/Rosendal kan en liknande linje vara motiverad.

Linje från Nolby/Noltorp tillgodoses redan idag med linje 570. För resor från Hedvigsberg/Rosendal krävs idag byte vid Alingsåsterminalen. På sikt kan det vara motiverat med antingen en linje mellan Stadsskogen eller att en linje som går via Stadsskogen/Rosendal ansluter till linje 570 vid exempelvis Stormarknaden.

6 Handlingsplan

För kollektivtrafiken till och från Alingsås kommun är pendeltåget själva hjärtat. Då många Alingsåsbor har behov av att ta sig till och från tåget bör övrig kollektivtrafik i kommunen även fortsättningsvis **byggas upp utifrån pendeltågets tidtabell**. Detta gäller så väl landsbygdstrafiken som stadstrafiken.

En stor del av befolkningen i Alingsås är koncentrerad till staden. I övriga kommunen bor man relativt glest, varför det är svårt att tillgodose alla med kollektivtrafik fram till dörren. Att kunna ta bilen fram till bussen eller tåget är därmed en förutsättning för många, varför det bör finnas bra **pendelparkeringar** i anslutning till större knutpunkter.

För den som bor utanför Alingsås stad och vill kunna ta sig till staden fort och ofta är bilen trots att kraftiga åtgärder vidtas det överlägset bästa alternativet. Dock är kollektivtrafiken ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen för resor från Alingsås stad till andra kommuner. Genom att ordna bra **pendelparkeringar** i anslutning till Alingsåsterminalen och Västra Bodarna, samt Norsesund i Lerums kommun, finns det goda förutsättningar för att få fler att åka kollektivt en del av sträckan.

I och med att resandeunderlaget i kommunen är litet är det svårt att motivera att linjerna ska trafikera med högt turutbud. Däremot kan turutbudet utökas i vissa relationer där det finns potential för ett ökat resande. I övriga relationer bör befintliga avgångar främst anpassas efter de **tider då flest vill åka**.

För att få fler att åka kollektivt är det främst **restiderna** som måste sänkas. Dock finns det i hela kommunen ett basbehov av att kunna åka kollektivt varför det ofta kan vara viktigare att en linje trafikerar mer avskilda områden och stannar vid många hållplatser än att resan går fort.

I många av pendlingsrelationerna finns det idag goda förbindelser med kollektivtrafik som inte nyttjas av befolkningen. Här är det främst **marknadsföringsinsatser** som kan medföra ett ökat resande, t.ex. genom direktbearbetning av befolkning och företag.

Flertalet linjer är baserade på skolresor. Det finns en risk att om många barn och ungdomar åker en linje blir den mindre attraktiv för arbetsresor. I de relationer där det finns ett bra underlag och goda förutsättningar för ett stort antal arbetsresor bör **skolbarnens avgångar inte sammanfalla med arbetsresorna**. På linjer där

underlaget främst är skolbarn och ungdomar bör istället ett underlag av arbetsresor byggas upp exempelvis genom kampanjer i skolorna där de vuxna uppmuntras till att ta bussen till arbetet tillsammans med sina barn som skall till skolan.

När linjerna baseras på skolresor anges det ofta i tidtabellen att vissa avgångar endast **trafikeras under skoldagar**. Detta bör undvikas under högtrafik då det skapar oro hos den som inte har skolbarn och inte vet vilka dagar som avses, vilket i sin tur kan leda till att de inte åker med linjen över huvudtaget.

6.1 Resor mellan Alingsås kommun och övriga kommuner

6.1.1 Alingsåspendeln

Merparten av dagens arbetsresor till och från Alingsås kommun går till eller från kommuner utmed Västra stambanan. Det är även här som kollektivtrafikresandet är som störst.

För att öka antalet resenärer i stråket mot Göteborg bör främst **restiden kortas**, antingen för samtliga avgångar eller enbart för utvalda snabbturer. Tåget kör idag i princip så fort som det går, varför den enda åtgärd som kvarstår är att minska antalet tågstopp på sträckan Alingsås – Göteborg.

Idag är flertalet avgångar under högtrafik fullbelagda varför **kapaciteten måste utökas**. Då spårkapaciteten på Västra stambanan i princip redan är fullt utnyttjad innebär det att tågen främst måste förlängas eller bytas ut för att skapa fler sittplatser.

Alingsås kommun bör även fortsättningsvis eftersträva att de tågavgångar som idag startar eller **slutar i Floda fortsätter** hela vägen till Alingsås, vilket skapar högre kapacitet för Alingsåsborna under högtrafik.

På sikt bör dock målet vara att **utöka turutbudet** under högtrafik.

Problemen med **försenade tåg** måste åtgärdas.

För många alingsåsbor är bilen är det överlägset bästa alternativet för att ta sig till Alingsåsterminalen, Västra Bodarna station eller Noreseund station för vidare resa till annan kommun.

Pendelparkeringarna vid dessa stationer bör därför kontinuerligt ses över och anpassas efter resenärernas behov. I takt med att området Stadsskogen byggs ut förväntas behovet av antalet bilplatser vid Västra Bodarna station öka eftersom det är mest naturligt att gå på Alingsåspendeln där.

6.1.2 Mölndal

Restiden med tåg kan snabbas upp avsevärt genom att **korta väntetiden på Göteborg C** genom bättre samordning av avgångarna mellan Alingsås- och Kungsbackapendeln. Kommer troligtvis att lösas på sikt genom Västlänken.

6.1.3 Vårgårda

Från Alingsås stad finns det idag relativt goda förbindelser till de större arbetsplatserna i Vårgårda genom linje 543. Det samma gäller för arbetsresor från Vårgårda till Alingsås. Dock är det relativt få som arbetspendlar med kollektivtrafiken.

I stråket är det främst **marknadsföring** till de större arbetsgivarna som kan bidra till ett ökat resande och att tidtabellen för linje 543 anpassas utifrån deras behov vad gäller till exempel skiftetider. Vid ett ökat resande bör det finnas underlag för att utöka turtätheten mellan orterna.

Om det skapades möjlighet att byta mellan **tåget** till en väl anslutande stadslinje i Vårgårda skulle restidskvoterna kunna sänkas till ned mot 1,0. Idag saknas dock stadstrafik i Vårgårda, varför denna lösning inte är möjlig. Det borde dock finnas behov av linje i anslutning till tåget då många pendlar även från Göteborg. Det är dock max 1,5 km gångväg från stationen till industriområdena så det kanske är överflödigt. Detta förslag är något som Alingsås kommun inte direkt kan påverka, men kommunen kan ta upp förslaget med Västtrafik och Vårgårda och kan på så sätt försöka få igenom förslaget.

6.1.4 Borås

För kollektivtrafiken mellan Alingsås och Borås är det främst **restiden** som måste kortas, antingen genom färre stopp eller om bussen kan hålla sig på väg 180 och inte köra in i samhällena, så kallade "motorvägshållplatser". Kräver samarbete med Borås och Bollebygds kommun då merparten av linjen och hållplatserna ligger utanför Alingsås kommungräns. Om arbetspendling i stråket prioriteras av både Alingsås och Borås kommun bör snabbturer övervägas under högtrafik.

Eftersom linje 500 mellan Borås – Alingsås – Trollhättan har delats i Alingsås har det gett större möjligheter till att lägga en **styv och behovsanpassad tidtabell för linje 550** mellan Borås och Alingsås samtidigt som tidtabellen kan göras mer lättläst och tydligare än idag.

6.1.5 Trollhättan

Att arbetspendla med kollektivtrafiken mellan Trollhättan och Alingsås stad är inget bra alternativ i dagsläget då restiden är för lång. Även med bil ligger restiden på gränsen för vad som betraktas som acceptabelt.

Om Alingsås kommun vill utveckla pendlingsrelationerna till Trollhättan är det på sträckan Sollebrunn - Trollhättan som man bör satsa. Det är främst **utbudet till Trollhättan på morgonen** som behöver utökas med en tidigare avgång.

För arbetspendling från Trollhättan till Alingsås finns det idag inga avgångar på morgonen. Om Alingsås kommun vill att pendling skall ske med kollektivtrafik även i denna riktning bör en **tidigare morgontur** sättas in på linjen.

Eftersom linje 500 har delats i Alingsås ger det möjlighet till att lägga en mer **styv och behovsanpassad tidtabell för avgångar till Trollhättan** samtidigt som tidtabellen kan göras mer lättläst och tydligare än idag.

6.2 Resor inom Alingsås kommun exkl. inom Alingsås stad

För resor mellan Alingsås stad och andra kommuner gäller samma förutsättningar som för avsnitt 6.1, varför dessa relationer inte tas upp här.

Tidtabellerna för landsbygdslinjerna upplevs som röriga med många olika varianter och oregelbundna avgångs- och restider. **Enklare och mer konsekventa tidtabeller** bör eftersträvas samt i möjligaste mån styv tidtabell.

6.2.1 Till Alingsås stad

Från området *Hemsjö/Ingared* bedöms trafiken som god, men det finns potential för ett ökat resande under förutsättning att **utbudet utökas**, främst med koppling till Alingsåspendeln.

Mellan *Västra Bodarna* och Alingsås stad är både restiden och turutbudet bra.

Från *Östra Långared* bedöms både restid och utbud som goda. Dock saknas **resmöjlighet hem efter kl.18** för dem som arbetar sent eller för fritidsresor, varför ytterligare en tur bör läggas in på linje 541.

Från områdena *Anten, Gräfsnäs, Erska och Sollebrunn* bedöms dagens trafikutbud vara tillräckligt. Likaså är restiderna konkurrenskraftiga gentemot bilen. Om någon åtgärd skall vidtas på linjen bör det vara att **utöka utbudet på morgonen** med ytterligare en avgång mot Alingsås stad med ankomsttid strax före kl.7.

Från *Ödenäs* arbetspendlar totalt sett så pass få att turutbudet bör anpassas efter skolresorna. Dock bör avgången till Alingsås kl. 07:10 **gå även på icke skoldagar**.

Stora Mellby saknas **resmöjlighet mellan kl. 18- 21** och boende i *Magra* har ingen möjlighet att ta sig hem **efter kl.21**.

6.2.2 Från Hemsjö/Ingared till Göteborg och Lerum

Väntetiden vid byte i Norsesund bör kunna kortas med upp minst 5 minuter genom bättre anpassning av linje 564 till tåget.

6.2.3 Från Västra Bodarna till Göteborg m.fl.

Har samma förutsättningar som Alingsås stad, se avsnitt 6.1.

6.2.4 Skolbusslinjer

Linje **554 och 562** är idag främst skolbusslinjer, varför linjernas tidtabeller främst bör anpassas därefter, men linjerna ska även kunna nyttjas av dem som vill arbetspendla med linjerna.

6.3 Resor inom samt till och från Alingsås stad

Resmöjligheterna mellan centrum och Sävelunds industriområde bör utökas under högtrafik. Dessutom bör linje 575 dras om inför utbyggnaden av området Stadsskogen för att även trafikera det nybyggda området. Turutbudet bör även utökas markant för att "locka" fler till att åka kollektivt från början och inte hinna vänja sig vid att ta bilen när det finns andra alternativ. Kan kombineras med Södra rundan mitt på dagen, som även den behöver ses över i samband med nybyggnationen. Problemen ovan kan lösas genom en **sammanslagning av linje 575 och 572**. Inledningsvis bör linjen trafikeras med entimmestrafik, men har potential att utökas ytterligare.

En **ny linje** bör införas som trafikerar området Rosendal under högtrafik. Relationen Stadsskogen – Rosendal – Stormarknaden kan vara ett alternativ, men anslutning vid Stormarknaden till linje 570 för resa till/från Ängabo och Centrum/Nolby/Noltorp.

Det bör finnas ett behov av **kvällstrafik inom staden**, både med avseende på arbetspendling och på fritidsresor. Dessutom bör det finnas underlag för utökning av stadstrafiken på **lördagar** då fritidsresor är den grupp som har ökat mest de senaste åren.

Linjerna 544, 551, 566 och 567 är idag i princip **skolbusslinjer** och bör helt anpassas efter skolelevernas behov.

7 Vad är på gång?

I stort sett samtliga av förslagen ovan som berör trafiken inom Alingsås kommun och Alingsås stad är inarbetat i det förslag till ny trafikering som tagits fram i samband med anpassning av skoltrafiken till övrig kollektivtrafik. Arbete pågår att samordna skolskjuttrafiken i Hemsjö, Ingared och Ödenäs samt i Långared med den ordinarie linjetrafiken.

Ett förslag till Närtrafik har också tagits fram, som innebär att alla boende på landsbygden som har minst 1 km till närmaste väg där linjetrafiken passerar, får tillgång till Närtrafik. Närtrafiken beställs via beställningscentralen och kommer att gå särskilda tider och tre dagar i veckan, måndag, onsdag och fredag.

I Alingsås tätort föreslås en sammanslagning av linje 572 och 575 som blir den andra genomgående linjen. Även kvällstrafik och utökad lördagstrafik är föreslagen.

Arbete pågår också att tillgänglighetsanpassa hållplatserna i kommun för funktionshindrade. I investeringsbudgeten finns 770 tkr avsatta för åren to m år 2010.

Detaljplanearbete pågår för stationsområdet. Arbetet påverkar pendelparkeringar och förslag på P-hus, gång- och cykelvägar, bussarna in- och utfarter samt angöring på Terminalen.

Det som kvarstår är därmed att förbättra trafiken till övriga kommuner samt se över förutsättningarna för att införa en stadstrafiklinje som trafikerar området Rosendal. Även det sistnämnda kommer att vara åtgärdat till den nya tidtabellen.

8 Framtidsscenario och samhällsekonomiska effekter

Att utöka och förbättra kollektivtrafiken bidrar till flertalet positiva effekter för samhället. Vissa av dessa effekter kan med framtagna metoder värderas medan andra är betydligt svårare att beräkna ett ekonomiskt värde för.

I följande avsnitt beskrivs de generella effekter som en utökning och förbättring av kollektivtrafiken förväntas bidra med i form av nytta för samhället. Därefter följer en redovisning av de kostnader och vinster som går att beräkna och sist en analys för ett urval framtidsscenario.

8.1 Generella effekter

8.1.1 Attraktiv kommun

Att en kommun kan erbjuda invånarna en väl utbyggd och fungerande kollektivtrafik upplevs som något positivt och medför att kommunen blir mer attraktiv för dem som söker bostad i området. Om Alingsås kommun utökar och förbättrar den kollektivtrafik som berör kommunen kommer det att vara en viktig bidragande faktor för att öka inflyttningen till kommunen.

Att fler personer flyttar till Alingsås kommun ger i sig ingen samhällsnytta då det samtidigt betyder att någon annan kommun förlorar dessa invånare. För Alingsås kommun däremot kan det få stor kommuneekonomisk betydelse i form av nya skattebetalare. Hur stor denna effekt väntas bli är svårt att avgöra och beror även på flera andra faktorer, varför det inte går att särskilja hur stor effekt som kollektivtrafiken bidrar med. Där emot går det att säkerställa att det ger en positiv effekt på inflyttningen till kommunen.

8.1.2 Bättre hälsa

Flertalet studier visar på att den som väljer att åka med kollektivtrafiken istället för att ta bilen får extra vardagsmotion i och med den naturliga promenad eller cykeltur som uppkommer för att ta sig mellan bostaden/arbetet och hållplatsen. Denna vardagsmotion bidrar i sin tur till bättre hälsa och därmed lägre kostnader för samhället i form av sjukvård och sjukskrivningar.

Hur stora dessa hälsoeffekter blir är svårt att bedöma då det är svårt att avgöra hur stor andel av kollektivtrafikresorna som annars skulle ha genomförts med bil eller hur stor andel som är nygenererade resor på grund av den utökade kollektivtrafiken. Dessutom kan en utökad

kollektivtrafik innebära att personer som tidigare har gått eller cyklat till sina ärenden istället väljer att åka med kollektivtrafiken och rör därmed på sig mindre än tidigare, vilket då kan bidra till en samhällsekonomisk kostnad i form av ökad ohälsa.

8.1.3 Färre olyckor

Att resa med kollektivtrafiken är säkrare än att åka med exempelvis bil. Ju större andel av resorna som genomförs med kollektivtrafik istället för bil, desto färre olyckor och därmed kostnader för samhället i form av sjukvård och uteblivna inkomster från sjukskrivna och avlidna.

En negativ sida är att för att kunna åka med kollektivtrafiken förutsätts vanligtvis att resenären går eller cyklar till hållplatsen, vilket bidrar till en ökad risk för olyckor och därmed kan olyckskostnaden bli högre för gång och cykeltrafik i en tätort än för biltrafik.

8.1.4 Bättre miljö

Att åka med kollektivtrafiken innebär lägre utsläpp till vår luft och natur per person och kilometer jämfört med att åka bil. Det är främst de resor som annars skulle ha genomförts med bil som bidrar till minskade utsläpp, vilket ger samhället en nytta i form av bättre luft. Bättre luft leder i sin tur till att färre mår dåligt av luftkvaliteten och därmed blir antalet personer som behöver medicinsk behandling samt antalet personer som dör i förtid på grund av höga halter av skadliga ämnen i luften färre.

8.1.5 Bättre framkomlighet

Förbättringar inom kollektivtrafiken bidrar till fler resenärer, varav en viss andel av de nytilkomna resenärerna tidigare har genomfört motsvarande resa med bil.

Tack vare att dessa bilister övergår till att åka kollektivt bidrar de till minskad trängsel på vägarna och därmed till kortare restider för de kvarvarande bilisterna.

8.1.6 Kortare restid

Genom att utöka turutbudet eller snabba upp befintliga linjer kortas restiden för de befintliga kollektivtrafikresenärerna, vilket är en positiv effekt för resenären.

Kortare restider och tätare avgångar bidrar även till att kollektivtrafiken blir mer attraktiv och att ett antal bilister övergår till att

åka med kollektivtrafiken istället. Restiden med kollektivtrafik är dock normalt sett längre än med bil, varför den samhällsekonomiska effekten för restiden därmed blir negativ för dessa personer. Det faktum att resenären valt att byta från bil till kollektivt resande visar dock att resenären värderar den sammanvägda nyttan av att resa med kollektivtrafiken som högre än restidsförlusten.

8.1.7 Ökad rörelsefrihet

En väl utbyggd kollektivtrafik bidrar till ökad rörelsefrihet och därmed en bättre livskvalitet.

De som berörs är främst äldre och yngre som inte har tillgång till bil. Det är även denna grupp som har störst behov av att det finns bra kollektiva förbindelser även på kvällar och helger.

Även för de som har tillgång till bil kan kollektivtrafiken bidra till ökad rörelsefrihet. Exempelvis är det många som på kvällar och helger inte vill köra bil och därmed ser kollektivtrafiken som ett bra alternativ. Kollektivtrafiken bidrar även till ökad rörelsefrihet för resterande familjemedlemmar om en i familjen är ute med bilen. Kollektivtrafiken kan därmed bidra till att familjer avstår från att anskaffa en andrabil om kollektivtrafiken istället kan tillgodose detta behov.

8.2 Värdering av föreslagna åtgärder

Nedan följer en sammanställning av de samhällsekonomiska effekter som går att värdera för de åtgärder som föreslås till den lokala trafikförsörjningsplanen för Alingsås kommun och som kommunen kan råda över.

De effekter som hänsyn har tagits till är:

- förväntade ändringar i antalet resenärer på grund av utökat turutbud eller förbättrad restid,
- restidsvinster för befintliga kollektivtrafikresenärer
- miljö- och olyckseffekter då bilister övergår till kollektivtrafik

I och med att restiden med kollektivtrafik generellt är längre än med bil i berörda relationer antas att resorna ändå skulle ha genomförts även om inte kollektivtrafiken fanns, varför inga regionförstorande effekter tagits med i beräkningarna.

Inte heller värdering av tidsförluster har tagits med utan den tidsförlust som uppstår för en resa med kollektivtrafik istället för bil antas vägas upp av andra mervärden som resenären anser sig få eftersom han/hon har valt kollektivtrafiken framför bilen.

Samtliga värderingar är avgränsade till den specifika linje som åtgärden berör. Det bör dock observeras att åtgärder som vidtas på en linje kan medföra positiva effekter även för en annan linje. Exempelvis kan en åtgärd på en lokal linje vara en förutsättning för att det ska vara möjligt att åka med en regional linje.

Utöver de effekter som värderas nedan tillkommer generella effekter som inte går att värdera, men som beskrivs i tidigare avsnitt.

Kalkylräntan är satt till 4 % och nuvärdet baseras på en 40-årsperiod.

För de åtgärder där det är möjligt redovisas nyttonuvärdeskvoten för åtgärden, dvs. hur stor vinsten/förlusten är i förhållande till kostnaden.

$$\text{NNK} = \frac{\text{nytta-kostnad}}{\text{kostnad}}$$

Nyttonuvärdeskvoten anger därmed ett mått på hur mycket man får tillbaka per satsad krona.

För de åtgärder där Alingsås kommun står för en del av trafikeringskostnaden redovisas den samhällsekonomiska effekten dels för Västtrafik och dels för Alingsås kommun, där vinster och kostnader baseras på den vinst- och kostnadsfördelning som gäller för respektive linje idag.

8.2.1 Kortare restid för Alingsåspendeln

Några konkreta förslag på hur restiden för Alingsåspendeln ska kortas har inte tagits fram, varför kostnader inte har kunnat beräknas.

Genom att endast studera de som reser med Alingsåspendeln mellan Alingsås och Göteborg skulle en kortad restid på 1 minut bidra till 8 500 nya resor per år, vilket ger en samhällsekonomisk nytta på knappt 600 tkr.

Kostnad:	Okänd	
Vinst:	<i>Om restiden kortas med</i>	
	1 min	430 tkr
	2 min	860 tkr
	3 min	1 280 tkr
	4 min	1 710 tkr

8.2.2 Kortare bytestid mellan Alingsås- och Kungsbackapendeln

Att lägga om tidtabellerna för Alingsås- och Kungsbackapendeln medför inga kostnader i sig, men då det påverkar resterande av trafiken på Göteborg C samt Västra stambanan och Väst kustbanan kan det medföra i nuläget okända kostnader.

Bytestiden mellan Alingsås- och Kungsbackapendeln är idag 18 minuter. Västtrafik rekommenderar en bytestid på minst 5 minuter, vilket medför att restiden kan kortas med upp mot 13 minuter. Nedan redovisas vad den samhällsekonomiska nyttan blir om bytestiden, och därmed även den totala restiden, kan kortas med 1, 5, 10 respektive 13 minuter.

Kostnad:	Okänd		
Vinst:	Om restiden kortas med		
	1 min		50 tkr
	5 min		230 tkr
	10 min		470 tkr
	13 min		610 tkr

8.2.3 Kortare restid Alingsås – Borås

Några konkreta förslag på hur restiden för berörda linjer kan kortas har inte tagits fram, varför kostnader inte har kunnat beräknas. Nedan redovisas dock vad nyttan blir om restiden kan kortas med 1, 2, 3 respektive 4 minuter jämfört med idag.

Kostnad:	Okänd	
Vinst:	Om restiden kortas med	
	1 Min	190 tkr
	2 Min	300 tkr
	3 Min	430 tkr
	4 Min	590 tkr

8.2.4 Utökat turutbud Trollhättan – Alingsås

Beräkningarna baseras endast på effekter för dem som reser mellan kommunerna och kostnaderna är därmed baserade på att befintliga turer mellan Alingsås och Sollebrunn förlängs till Trollhättan.

Kostnad / år	442 tkr/år
Vinst per år	51 tkr/år
Samhällsekonomisk vinst	-391 tkr
NNK	-0,88

8.2.5 Samordning med skoltrafiken i området Hemsjö/Ingared

Beräkningarna baseras på de förslag till ny trafikering för linjerna 554, 561, 562, 563 och 564 som Västtrafik arbetet fram under våren 2007.

	Västtrafik	Alingsås kommun
Kostnad / år	890 tkr/år	670 tkr/år
Vinst per år	310 tkr/år	360 tkr/år
Samhällsekonomisk vinst	-580 tkr	-310 tkr/år
NNK	-0,65	-0,47

8.2.6 Samordning med skoltrafiken i området Långared

Beräkningarna baseras på de förslag till ny trafikering för linjerna 540, 541, 542, 560 och 565 som Västtrafik arbetet fram under våren 2007.

	Västtrafik	Alingsås kommun
Kostnad / år	650 tkr/år	390 tkr/år
Vinst per år	170 tkr/år	170 tkr/år
Samhällsekonomisk vinst	-480 tkr/år	-220 tkr/år
NNK	-0,74	-0,56

8.2.7 Införande av kvällstrafik i Alingsås stad

Beräkningarna baseras på att kvällstrafik införs på linje 570 med en avgång per timme mellan kl.19 – 22, dvs. det tillkommer 6 avgångar per vardagsdygn.

	Västtrafik	Alingsås kommun
Kostnad / år	150 tkr/år	65 tkr/år
Vinst per år	160 tkr/år	95 tkr/år
Samhällsekonomisk vinst	+10 tkr/år	+30 tkr/år
NNK	+0,06	+0,53

8.2.8 Sammanslagning av och utökning av turutbud för linje 572 och 575.

Entimmemstrafik mellan kl. 6-19 under förutsättning att dagen bussar täcker trafikeringsbehovet.

	Västtrafik	Alingsås kommun
Kostnad / år	60 tkr/år	45 tkr/år
Vinst per år	80 tkr/år	50 tkr/år
Samhällsekonomisk vinst	+20 tkr/år	5 tkr/år
NNK	+0,29	+0,14

Halvtimmestrafik mellan kl. 6-19 under förutsättning att nya bussar köps in för att täcka trafikeringsbehovet.

	Västtrafik	Alingsås kommun
Kostnad / år	1 800 tkr/år	1 280 tkr/år
Vinst per år	250 tkr/år	160 tkr/år
Samhällsekonomisk vinst	-1 550 tkr/år	-1 120 tkr/år
NNK	-0,86	-0,88

Lika god resandeutveckling som för linje 570 förutsatt halvtimmestrafik mellan kl. 6-19 och att nya bussar köps in.

	Västtrafik	Alingsås kommun
Kostnad / år	1 800 tkr/år	1 280 tkr/år
Vinst per år	1 230 tkr/år	780 tkr/år
Samhällsekonomisk vinst	-570 tkr/år	-500 tkr/år
NNK	-0,31	-0,39

8.3 Framtidsscenario

I följande avsnitt följer en beskrivning av vilken trafik som krävs för att uppfylla utvalda scenario om ett ökat kollektivtrafikresandet. En samhällsekonomisk bedömning har även gjorts för att belysa effekterna av den förväntade ökningen av kollektivtrafikresor.

Resandeökningen har fördelats ut över de linjer som bedöms ha potential för ett ökat resande.

Merparten av resandeökningen förväntas ske under högtrafik, varför en större ökning innebär att nya fordon måste köpas in då samtliga befintliga fordon antas vara i drift under högtrafik.

8.3.1 Västtrafiks mål

Västtrafik har satt upp som mål att till år 2015 skall antalet resor med Västtrafik öka med 15 % jämfört med år 2005. För att klara detta har Västtrafik Affärsområde Göteborgs Regiontrafik brutit upp målet till att år 2015 skall resandet med regiontrafiken ha ökat med 20 % och lokal-/tätortstrafiken med 5 % jämfört med år 2005.

Om trafiken ökar som i målet innebär det en ökning med drygt 75 000 bussresor per år, vilket motsvara cirka 180 nya resenärer per dag. För att kunna ta emot denna resandeökning måste dagens utbud utökas med sju avgångar och en ny buss köpas in.

Samhällsekonomiska beräkningar visar att ett scenario som ovan innebär en förlust på 1,1 miljoner kronor per år, vilket ger en nettonuvärdeskvot (NNK) på -0,47.

Västtrafiks mål för resandet innebär en ökning av antalet tågresor med 400 000 resor, vilket motsvara 900 nya resenärer per dag. För att klara av denna ökning måste dagens turutbud utökas med tre turer per dygn. Då utökningen bör ske under högtrafik måste tre nya tåg köpas in. Den samhällsekonomiska vinsten beräknas till 1,1 miljoner kronor. NNK = 0,16.

8.3.2 Efterfrågan på kollektivtrafiken år 2010

Det är främst antalet resor till Göteborg som kommer att öka nämnvärt om befolkningen i Alingsås kommun ökar som i kommunens befolkningsprognos. Det kan dock finnas en potential till ökat resande även till andra kommuner med goda kommunikationer till Alingsås, som exempelvis Partille och Lerum.

Alingsås har alltid varit ett attraktivt alternativ för personer som vill ha pendlingsavstånd till Göteborg, men letar efter en billigare bostad än i storstaden. Detta är en trend som troligtvis kommer att hålla i sig och öka, varför det är rimligt att anta att en stor andel av dem som flyttar in till Alingsås kommer att arbeta i Göteborg eller någon annan kommun som har bra pendlingsförbindelser till Alingsås kommun.

Tack vare de goda förbindelserna till och från kommunen med tåg finns det även potential för en ökning av inpendlingen till kommunen som en följd av regionförstoringen, främst från kommunerna längs Alingsåspendeln, men även från kommuner som Herrljunga, Falköping och Vara.

Den utökning av arbetstillfällen som planeras de kommande åren kommer inte att ge någon märkbar effekt, men däremot kan pendlingsströmmarna ändå förändras i takt med att arbetsmarknadsregionerna växer, vilket gör det lättare att ta ett jobb i en annan kommun. Påverkar såväl in- om utpendlingen från kommunen.

Inom kommunen kommer antalet arbetsresor inte att öka nämnvärt, med undantag av området kring Hemsjö - Ingared där antalet arbetsresor till Alingsås stad och till Västra Bodarna för vidare resa med Alingsåspendeln förväntas öka.

Inom Alingsås stad är det främst den förväntade befolkningsökningen i området Stadsskogen som kommer att bidra till ett ökat arbetsresande till Alingsås centrum, men även utpendlingen mot kommunerna längs med Alingsåspendeln.

8.3.3 Fördubbling av dagens kollektivtrafik (K2020)

En fördubbling av dagens kollektivtrafik skulle innebära en ökning av antalet bussresor med 600 000 resor per år, vilket motsvara drygt 1 300 nya resenärer per dag.

För att klara denna ökning måste 62 nya bussavgångar sättas in samt att 9 nya bussar måste köpas in. Samhällsnyttan beräknas till -5 miljoner kronor per år och ger en NNK på -0,37.

Om antalet resor på Alingsåspendeln fördubblas innebär det en resandeökning med 2 miljoner resor per år, vilket innebär att turutbudet måste utökas med ytterligare 10 avgångar och att två nya trippelkopplade tågset måste köpas in. Den samhällsekonomiska vinsten beräknas bli till 7 miljoner kronor per år och NNK till 0,27.

8.3.4 25 % marknadsandel

Om kollektivtrafiken inom samt till och från Alingsås kommun ska uppnå en marknadsandel på 25 % måste antalet bussresor på berörda linjer öka med 1,6 miljoner resor, vilket motsvara 3 600 nya resenärer per dag.

Ökningen skulle innebära att 170 nya bussavgångar och inköp av 23 nya bussar. Samhällsekonomiska beräkningar visar en förlust på 12 miljoner kronor per år om scenariot ovan infaller, vilket ger en NNK på -0,33.

Kollektivtrafikens marknadsandelar längs med Alingsåspendeln sträckning ligger idag på runt 20 %. En ökning till 25 % innebär att antalet resor måste öka med 500 000 per år och att tre nya tågavgångar sätts in varje dag. Den samhällsekonomiska vinsten beräknas till 0,8 miljoner kronor och NNK till 0,11.

8.4 Sammanfattning samhällsekonomi

Det är i princip endast satsningar på tågtrafiken som enligt beräkningarna ovan ger en samhällsekonomisk vinst. Det bör dock påpekas än en gång att investeringar som berör kollektivtrafiken bidrar till fler positiva effekter för samhället än de som värderats i beräkningarna ovan.

Att samhällsnyttan blir negativ för busstrafiken i scenarierna ovan kan förklaras av att ressträckorna är relativt korta och därmed vinsterna små. Däremot är inköpskostnaderna för nya fordon relativt höga samt att entreprenörskostnaderna ska täcka linjernas hela sträckning oavsett om bussen är full eller tom.

Både boende och arbetande i Alingsås som arbetspendlar med Alingsåspendeln är beroende av en väl fungerande kollektivtrafik i kommunen. Den lokala busstrafiken är därför en förutsättning för att resandet på Alingsåspendeln ska kunna öka i den omfattning som framgår av beräkningarna. Det kan därför vara acceptabelt att busstrafiken går med en samhällsekonomisk förlust då det vägs upp av tågtrafikens samhällsekonomiska vinst.

9 Hur kan framkomligheten säkerställas för busstrafiken i framtiden?

En förutsättning för att öka andelen kollektivtrafikresenärer är att bussarna kommer fram i tid och inte fastnar i bilköer.

Enligt den trafikeringsprognos som Alingsås stad har tagit fram för år 2020⁵ kommer biltrafiken främst att öka och skapa köbildning i de stråk som korsar järnvägen, dvs. Stråhles Allé och Vänersborgsvägen. Det är främst på morgonen när många börjar sina arbetet ungefär samtidigt som köbildning väntas uppstå.

För kollektivtrafiken innebär denna trafikökning att den framtida framkomligheten för busstrafiken måste säkerställas.

9.1 Generella riktlinjer

Den åtgärd som ger störst effekt när det gäller prioritering av framkomlighet för busstrafik är att anlägga separata busskörfält där bussarna får fritt flöde och slipper stå i kö tillsammans med den övriga trafiken.

Även utformning av korsningar och cirkulationer har stor betydelse för busstrafikens framkomlighet, dels för hur lätt fordonet kan ta sig igenom korsningen/cirkulationen och dels för vilka möjligheter det finns till att ge busstrafiken prioritet genom korsningen/cirkulationen.

Att ge busstrafiken företräde med hjälp av signalprioritering är en relativt enkel åtgärd att införa i korsningar under förutsättning att busstrafiken har ett eget körfält in i korsningen. Genom att släppa på busstrafiken några sekunder före biltrafiken smiter bussarna snabbt igenom korsningen utan att påverka biltrafiken nämnvärt.

När det gäller cirkulationer däremot är det svårare att ge busstrafiken prioritet samt att cirkulationer generellt bidrar till en försämrad framkomlighet för busstrafiken. Att anlägga en cirkulation i ett stråk där många bussar skall passera bör därför tänkas igenom en extra gång då det i många fall kan det innebära en försämring för busstrafiken.

Dessutom bör framkomlighet för busstrafiken alltid lyftas upp för diskussion vid förändringar och ombyggnader av vägar och gator i staden.

⁵ Förslag till trafiktaktik för staden

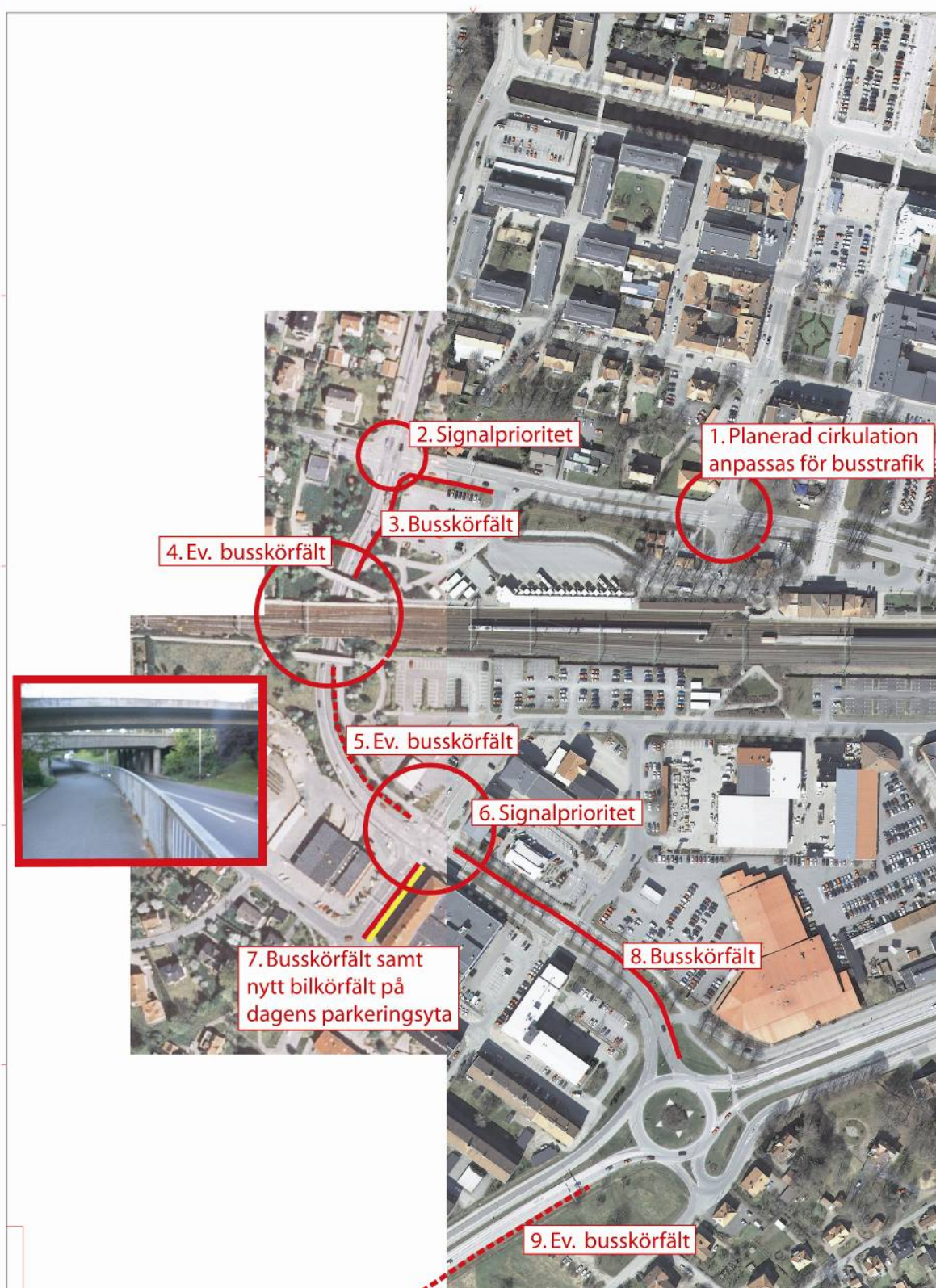
9.2 Konkreta åtgärdsförslag

Nedan följer en beskrivning av förslag på åtgärder som kan vidtas för att öka busstrafikens framkomlighet, både idag och i framtiden.

De sträckor som har prioriterats är vägarna in mot Alingsåsterminalen då passningen till Alingsåspendeln på morgonen bedöms vara viktigast att klara. Dessutom har de sträckor där linje 570 och den kommande linje som ska ersätta linje 572 och 575 prioriterats då de kommer att utgöra stommen i stadsnätet för kollektivtrafiken.

En förutsättning har dessutom varit att inte nämnvärt försämra kapaciteten för biltrafiken då kapaciteten i stråken ovan med dagens utformning bedöms vara otillräcklig år 2020.

Några av åtgärdsförslagen nedan kan bedömas vara inaktuella eller orimliga att genomföra i dagsläget. De visar dock på var konflikter sannolikt kommer att uppstå i framtiden, varför det är av stor vikt att kommunen tar hänsyn till detta vid kommande stadsplanering.



Figur 39 Stråket Stråhles allé

1. Planerad cirkulation anpassad för busstrafik

Förslag har tagits fram på att bygga om korsning till en cirkulationsplats. Då samtliga bussar som skall ut från Alingsåsterminalen ska passera denna korsning är det av stor vikt att busstrafiken prioriteras med god framkomlighet. Kommunen bör därför överväga om en cirkulation är den bästa lösningen för korsningen.

Om kommunen väljer att anlägga en cirkulation är det av stor vikt att utformningen anpassas så att bussarna lätt kan ta sig igenom cirkulationen.

Ytterligare en nackdel med att anlägga en cirkulation, förutom att det blir svårt att prioritera busstrafiken, är att en stor del av bilflödena ankommer till korsningen/cirkulationen via Stationsgatan, varför det finns en risk att bussarna kan bli stående vid Alingsåsterminalens utfart.

2 & 3. Signalprioritet och busskörfält

I korsningen kan bussar som ankommer söderifrån och ska in på Stationsgatan ges signalprioritet, under förutsättning att ett busskörfält angörs före korsningen. Ett alternativ kan vara att låta busskörfältet gå in till Alingsåsterminalen före korsningen, dvs. gå över den yta som idag är parkering.

Även för denna korsning pågår diskussioner om en eventuell ombyggnad till cirkulation, vilket försvårar möjligheterna till att prioritera busstrafiken. Om kommunen tar beslut om att bygga om korsningen till en cirkulation är det av stor vikt att utformningen anpassas så att bussarna lätt kan ta sig igenom cirkulationen.

4 & 5. Eventuellt busskörfält

Det vore önskvärt med ett separat busskörfält på hela sträckan mellan Sveaplan och Stationsgatan. Det som avgör om det är möjligt är hur stort utrymme det finns för att anlägga ett ytterligare ett körfält under järnvägsbron. Om det inte är möjligt blir ett busskörfält mellan korsningen med Göteborgsvägen och järnvägsbron för kort för att ge någon större effekt på framkomligheten för busstrafiken.

En översiktlig studie visar att det idag är 14 meter mellan brostöden. Det kan därför vara möjligt att anlägga ett ytterligare körfält på dagens GC-bana om det går att sänka den till samma höjdnivå som dagens körbanan. GC-banan kan då flyttas till facket utanför brostödet om detta grävs ur något. En förutsättning för att denna lösning skall vara genomförbar är att grundläggningen klara av denna lösning.

6 & 8. Busskörfält och signalprioritering

Genom att minska på grönområdet mellan GC-bana och köryta finns det idag utrymme för att anlägga ett busskörfält i norrgående riktning från Sveaplan och fram till korsningen med Göteborgsvägen. Eventuellt kommer träden i Stråhles allé behöva flyttas några meter i sidled för att denna lösning skall kunna vara möjlig.

I korsningen Stråhles allé/Göteborgsvägen kan busstrafiken ges prioritet in i korsningen med hjälp av signalreglering där busskörfältet får grön signal några sekunder före de parallella bilkörfälten.

Även för denna korsning pågår diskussioner om en eventuell ombyggnad till cirkulation, vilket försvårar möjligheterna till att prioritera busstrafiken. Om kommunen tar beslut om att bygga om korsningen till en cirkulation är det av stor vikt att utformningen anpassas så att bussarna lätt kan ta sig igenom cirkulationen.

7 & 8. Busskörfält och signalprioritering

Genom att anlägga ett separat busskörfält på Göteborgsvägen mellan Sveagatan och Stråhles allé slipper bussen stå i kö med resterande bilar som skall svänga vänster ut på allén. I korsningen kan sedan busskörfältet ges signalprioritet för att komma ut på Stråhles allé före bilarna.

För att inte kapaciteten för biltrafiken ska försämrats förutsätter förslaget att dagens vägyta breddas med ytterligare ett körfält i norrgående riktning. Det finns idag utrymme för denna lösning, men det förutsätter att dagens parkeringsyta tas bort.

9. Eventuellt busskörfält

Det finns idag utrymme för att anlägga ett busskörfält på E20 i norrgående riktning in mot Sveaplan. Det bedöms dock idag inte finnas något behov för ett busskörfält på sträckan då dels antalet bussar som passerar sträckan är relativt få och dels kösituationen bedöms bli acceptabel även i framtiden. Dock bör kommunen överväga behovet av ett busskörfält i samband med framtida ombyggnadsplaner som kan påverka sträckan.



Figur 40 Vänersborgsvägen

10 & 11. Busskörfält och signalprioritering

Genom att minska på grönområdet mellan GC-bana och köryta alternativt minska på mittrefugen finns det idag utrymme för att anlägga ett busskörfält i norrgående riktning från järnvägstunneln och fram till korsningen med Kungsgatan. Därefter kan busstrafiken ges signalprioritet i korsningen.

12, 13 & 14. Eventuellt busskörfält

Det vore önskvärt med ett separat busskörfält på hela sträckan mellan Götaplan och Kungsgatan, främst i norrgående riktning. Precis som för Stråhles allé är det grundläggningen vid järnvägsbron som avgör om det är möjligt eller inte. Om det inte är möjligt blir busskörfälten för kort för att ge någon större effekt på framkomligheten för busstrafiken.

Spannet mellan brostöden för järnvägsbron är endast 10 meter, vilket innebär att den enda möjliga lösningen vore om det gick att anlägga både GC-bana och busskörfält i spannet utanför stöden, vilket är tveksamt. Även här är grundläggningen av dagens bro avgörande.

15. Eventuellt busskörfält ut från hållplats

För att busstrafiken skall slippa konflikt med de bilar som ska förbi Götaplan kan dagens hållplats förlängas till ett busskörfält som passerar utanför korsningen för att sedan ansluta till ett eventuellt busskörfält. Denna lösning kräver en breddning av dagens GC-port alternativt en större ombyggnad av hela trafiklösningen vid Götaplan.

16, 17 & 18. Busskörfält med signalprioritering samt förflyttning av bilkörfält

För att förbättra framkomligheten för busstrafiken genom Götaplan kan ett busskörfält anläggas från hållplatsen Stormarknaden, genom Götaplan och fram till Vänersborgsvägens korsning med Järngatan. Tack vare busskörfältet kan busstrafiken ges signalprioritering genom korsningen och ut på Vänersborgsvägen.

Det finns idag inte vägutrymme nog för att angöra ytterligare ett körfält genom korsningen. För att kapaciteten för biltrafiken inte ska försämrats måste vägen därför breddas. Den enklaste lösningen bedöms vara att bredda dagens norrgående bilkörfält från Kristineholmsvägen till Järngatan åt väster.

10 Hur bör kapaciteten i järnvägssystemet utökas för att kunna ta emot en ökad efterfrågan enligt K2020?

Enligt målen i K2020 skall kollektivtrafikresandet inom samt till och från Göteborgsområdet dubblas under de kommande 20 åren. En viktig förutsättning för att det kollektiva resandet till och från Göteborgsområdet ska öka är att det skapas ytterligare kapacitet i järnvägssystemet och främst på pendeltågen.

En förutsättning för att skapa ytterligare kapacitet på Alingsåspendeln är att utbudet utökas, vilket i sin tur förutsätter att infrastrukturen byggs ut.

Enligt en utredning som GR presenterade hösten 2007 kan kapaciteten utökas med etappvisa åtgärder.

Det första steget bör vara att kapacitetsförstärka Västra stambanan genom Lerums kommun genom att bygga fyrspår mellan Floda-Aspen. Utbyggnaden skapar möjlighet att köra pendeltågen med kvartstrafik, vilket fördubblar dagens kapacitet⁶ från 1 200 sittplatser per timme och riktning till 2 400 sittplatser per timme om tågen körs med trippelkopplade tågset. Kan tågseten därefter förlängs till fyrkopplade tågset kan transportkapaciteten utökas till 3 200 sittplatser per timme.

Om Göteborg C byggs om till en genomgående station skapas ytterligare kapacitet i järnvägssystemet, vilket möjliggör att turutbudet kan utökas till 10-minuterstrafik. Därmed skapas sittplatser för 4 800 resenärer per timme.

⁶ Under de två mest belastade timmarna kör idag Alingsåspendeln med kvartstrafik mellan Göteborg och Floda.