

Trafikstrategi

Ale kommun

Fastställt av:	Kommunfullmäktige
Fastställandedatum:	2026-02-09
Beslutsparagraf:	§24
Dokumentansvarig:	Samhällsbyggnadsförvaltningen – stöd- och utvecklingsstabschef
Dokumentet gäller för:	Ale kommun
Diarienummer:	2025/738
Giltighetstid:	2026-03-01 – tills vidare

Sammanfattning

Ale är en tillväxtkommun och det ställer krav på ett trafiksystem som kan hantera en ökande befolkning och verksamheter. Kommunen har beslutat att trafikplaneringen ska delas upp i en övergripande strategi och en mer kortsiktig tillämpningsplan. Målet är att skapa ett hållbart transportsystem som ökar säkerhet, tillgänglighet och framkomlighet, samt främjar hälsa och jämlikhet. Trafikstrategin är kopplad till kommunens vision, översiktsplan och de nationella målen.

Nulägesanalys

Tack vare goda väg- och järnvägsförbindelser har Ale kommun haft en snabb tillväxt i samtliga tätorter. Befolkningsökningen har medfört ökad trängsel på vägnätet, särskilt i stråket mot Göteborg. Kollektivtrafiken, Alependeln och kompletterande busstrafik, är därför viktig för Ales möjlighet till en fortsatt hållbar tillväxt.

Utmaningar och åtgärder

Ale kommun behöver förbättra tvärförbindelser och redundans i vägnätet för att hantera kapacitetsbrist samt säkerställa robusthet vid störningar. Jordfallsbron är en viktig knutpunkt som kommer att behöva kompletteras eller ersättas. Alingsåsvägen behöver förbättras för att öka förutsättningarna för fortsatt utveckling. I Ale kommun kommer bilen alltjämt att spela en viktig roll, inte minst på landsbygden.

Mål och strategier

Öka resandet med Alependeln: Prioritera detaljplaneläggning nära stationer och skapa förutsättningar för bättre kollektivtrafik.

Infrastruktur som främjar trygghet, rörelse och möten: Förbättra infrastruktur för gång och cykel nära stationer och optimera markanvändning för parkering.

Knyt samman målpunkter och orter med attraktiv infrastruktur för cykel: Bygg säkra cykelvägar och parkeringar och planera för regionala cykelstråk.

Trafikinфраstrukturen ska möjliggöra den önskade utvecklingen: Samarbeta med olika aktörer för att hantera sårbarheter och säkerhetsrisker, och engagera invånare i planeringsprocessen.

Framtida resvanor

Med en befolkningsökning till 50 000 invånare år 2050 behöver Ale kommun fokusera på att minska biltrafikens dominans och främja yteffektiva färd sätt som gång, cykel och kollektivtrafik för att undvika trafikproblem och främja hållbarhet.

Innehåll

1	Inledning.....	3
2	Nationella, regionala och lokala inriktningar gällande infrastrukturen.....	3
2.1	Nationella inriktningar.....	3
2.2	Regionala inriktningar.....	4
2.3	Göteborgsregionens inriktningar.....	4
2.4	Lokala inriktningar.....	4
3	Nulägesanalys.....	4
3.1	Demografi och trafik.....	4
3.2	Kollektivtrafik.....	5
3.3	Pendelparkeringar.....	7
4	Trafikstrategiska utmaningar.....	8
4.1	Huvudvägnätet.....	8
4.2	Redundans och robusthet.....	8
4.2.1	<i>Jordfallsbron.....</i>	<i>8</i>
4.2.2	<i>Tvärförbindelser.....</i>	<i>8</i>
4.2.3	<i>Kapacitetsbrist vägnät.....</i>	<i>9</i>
4.2.4	<i>Trafiksäkerhet och trygghet.....</i>	<i>10</i>
5	Resvaneundersökningar.....	10
5.1	Resvanor i Ale.....	10
5.2	Korta resor.....	12
5.3	Västra Götalandsregionens resvaneundersökning.....	12
5.4	Samlad bedömning.....	13
6	Mål och strategier.....	13
6.1	Mål: Öka resandet med Alependeln.....	13
6.2	Mål: Infrastruktur som främjar trygghet, rörelse och möten.....	14
6.3	Mål: Knyt samman målpunkter och orter med attraktiv infrastruktur för cykel.....	14
6.4	Mål: Trafikinфраstrukturen ska möjliggöra den önskade utvecklingen.....	15
7	Målbild för framtida resvanor.....	15
8	Uppföljning av trafikstrategin.....	17
9	Källförteckning.....	17
10	Underlag.....	18

I Inledning

I en växande kommun som Ale är en viktig fråga hur trafiksystemet ska utformas och dimensioneras för att klara tillväxten samt transportbehovet för fler människor och fler verksamheter.

Kommunfullmäktige beslutande 2021-03-01 §60 att kommunens trafikplanering ska delas upp i en övergripande och visionär strategi samt en plan för de delar som är mer kortsiktiga och avser tillämpning.

Syftet med att ta fram en trafikstrategi är att utveckla ett hållbart **transportsystem** med ökad säkerhet, tillgänglighet för alla grupper, förbättrad framkomlighet för hållbara färdstätt samt att främja hälsa och jämlikhet.

Arbetet med att ta fram trafikstrategin har utgått från kartläggning av nuläget, interna workshops samt resevaneundersökning. Trafikstrategin kopplar an till Ale kommuns vision och översiktsplan samt transportpolitiska mål, övergripande miljö- och klimatmål samt nationella folkhälsomål.

Trafikstrategin innehåller mål och strategier som definierar den långsiktiga och övergripande inriktningen för kommunens strategiska arbete med trafikfrågor. Målen samt strategierna ska användas som underlag i den kommunala planeringen, från översiktsplanering och strategiska markinköp till detaljplanering och projektering. De ska också fungera som ett underlag för dialoger med externa aktörer som exempelvis Västtrafik och Trafikverket.

2 Nationella, regionala och lokala inriktningar gällande infrastrukturen

2.1 Nationella inriktningar

Den nationella transportpolitikens övergripande mål innebär att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för invånare samt näringsliv i hela Sverige. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utveckling i hela landet. Transportsystemet ska minimera olyckor och bidra till övergripande miljö kvalitetsmål samt folkhälsomål.

Den nationella inriktningen anger följande mål:

- Växthusgasutsläppen från inrikestransporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.
- Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten, luftfarten respektive bantrafiken ska halveras till år 2030.
- Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

2.2 Regionala inriktningar

Av den regionala utvecklingsstrategin för Västra Götalandsregionen 2021–2030 framgår att transportinfrastrukturplaneringen bör stödja och bidra till den regionala utvecklingen.

Strategin tar sin utgångspunkt i de stora samhällsutmaningarna och behovet av att ställa om till ett mer hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Det behövs innovativa lösningar, tvärssektoriella angreppssätt och en konsekvent integrering av de tre hållbarhetsdimensionerna, ekonomisk, ekologisk och social, i allt utvecklingsarbete.

2.3 Göteborgsregionens inriktningar

Göteborgsregionens gällande inriktningar för transportinfrastrukturplaneringen i storstadsregionen:

- Öka järnvägskapaciteten för pendel- och regiontåg längs huvudstråken.
- Förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken i det sammanhängande stadsområdet.
- Öka sjö- och järnvägskapaciteten för godstransporter.
- Förstärka cykelinfrastrukturen i sammanhängande regionala stråk.
- Utveckla transportsystemet i samspel med människors livsmiljö, biologisk mångfald och ekosystemtjänster.
- Anpassa transportinfrastrukturen till klimatförändringarnas effekter.
- Stimulera innovationer och ny teknik för att uppnå ett mer transporteffektivt samhälle.
- Skapa förutsättningar för beteendeförändringar.

2.4 Lokala inriktningar

Enligt översiktsplanen ska Ale kommun utvecklas utifrån två strategier med bäring på transporter:

- Huvudsaklig utbyggnad och förtätning ska ske i pendelorterna, med högre koncentration av bebyggelse vid pendeltågsstationerna.
- Huvudkommunikationsstråken är E45 och Norge-Vänerbanan. En tvärförbindelse i öst-västlig riktning bör utvecklas och förstärkas med ny förbindelse till Kungälv.

3 Nulägesanalys

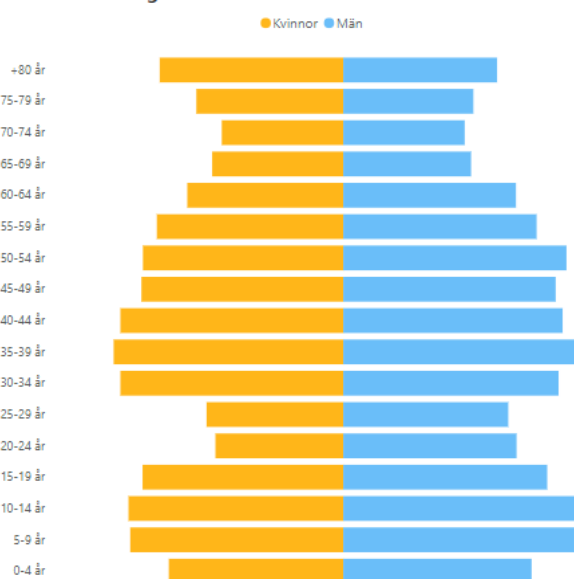
3.1 Demografi och trafik

Sedan öppningen av dubbelspåret på Norge/Vänerbanan och motorvägen på E45 har Ale kommun haft en snabb och accelererande utveckling delvis på grund av närheten till Göteborg. Ett ökat bostadsbyggande har medfört stor inflyttning, av framför allt barnfamiljer, till kommunen. Ales strategiska läge med mycket goda väg- och järnvägsförbindelser ger

kommunen goda förutsättningar för tillväxt och en hög tillgänglighet. Med Västlänken förväntas attraktiviteten öka ytterligare då tågen från Ale kommer att nå tre centrala stationer i Göteborg samt Mölndals station och vidare antingen till Kungsbacka eller Landvetter flygplats. Samtliga tätorter i Ale är stationsorter eller har max ca 5 km till närmaste station, vilket ger goda förutsättningar för nyttjande av kollektivtrafik.

Ale kommun har ingen kommunhuvudort utan består av flera tätorter som ligger i ett pärlband längs Göta Älvdalen. Av de ca 32 400 (2023-12-31) invånarna bor ca 90 procent i tätorterna med omnejd. I Nödinge och Älvängen, kommunens två största orter, finns ett stort utbud av såväl offentlig som kommersiell service. Figuren nedan redovisar Ale kommuns demografi utifrån ålder och kön. Den har betydelse då det gäller att bedöma framtidens trafikförsörjningsbehov.

Aldersfördelning



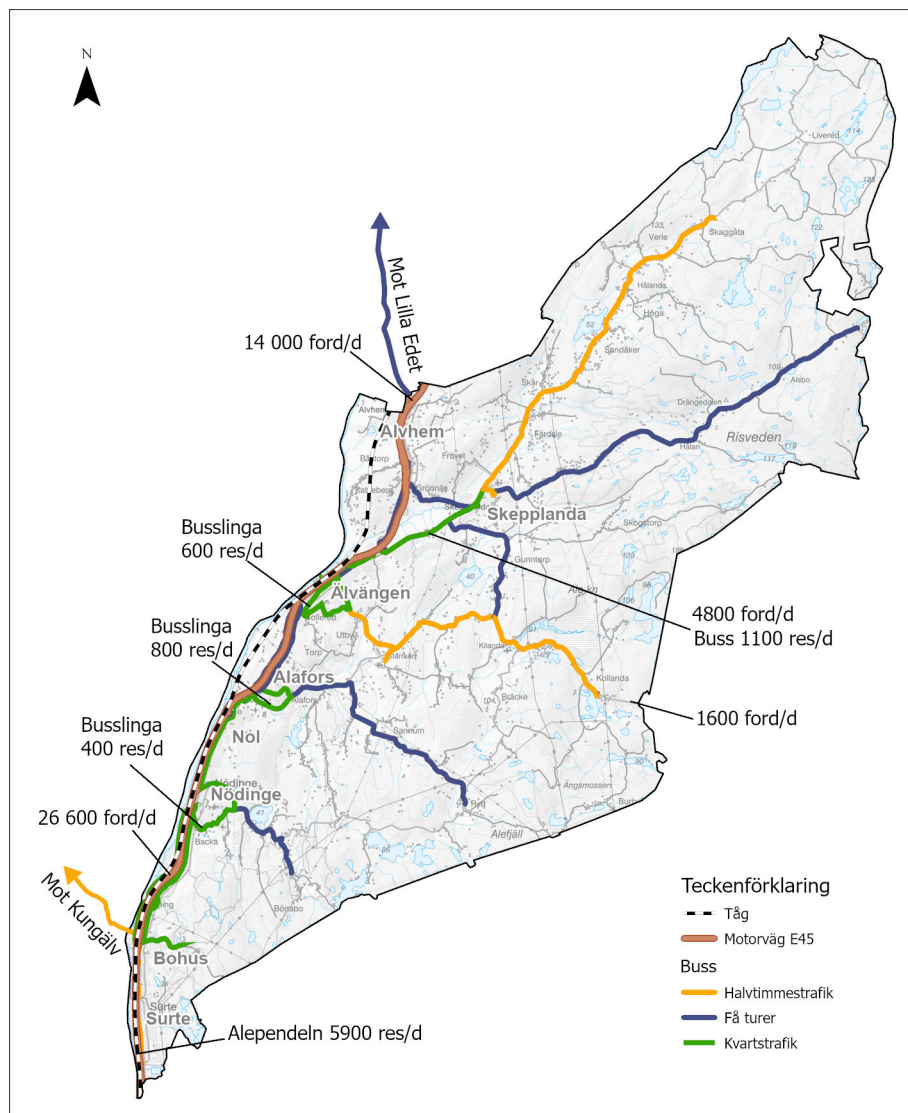
Figur 1. Åldersfördelning Alebor vid årsskiftet 2023/2024 enligt SCB

En observation är att Ale har något färre invånare i åldersgruppen 20–29 jämfört de näraliggande åldersgrupperna. En trend som har funnits under flera år är att många barnfamiljer har flyttat till Ale, främst från Göteborg. Den prognostiserade befolkningsökningen kan komma att innebära ökad trängsel på vägarna, främst in mot Göteborg, med bibehållen färdmedelsfördelning. Vidare har barnfamiljer en extra utmaning i fråga om att pussla ihop de olika resbehoven för arbetsresor, barnomsorg, inköp med mera. Om inte de olika resmålen i denna logistikkedja är lättåtkomliga blir bilen i många fall det enda rimliga alternativet. Mer om trafik och resande, när på dygnet, till vilka platser med mera återfinns i avsnittet ”Resvanor i Ale”.

3.2 Kollektivtrafik

Den regionala och lokala tågtrafiken utgör ryggraden i kommunens kollektivtrafik. Tågen, tillsammans med kompletterande busstrafik och pendelparkeringar för både cykel och bil, gör det enkelt för den som vill resa kollektivt i Ale. Mellan Älvängen och Bohus förekommer ingen parallell busstrafik med Alependeln, med få undantag. Älvängens resecentrum fungerar som

knutpunkt mellan tågen och busstrafiken i de norra och östra delarna av Ale. Härifrån utgår även en regional busslinje mot Lilla Edet. Via Bohus finns det en regional bussförbindelse mellan Angered och Kungälv.



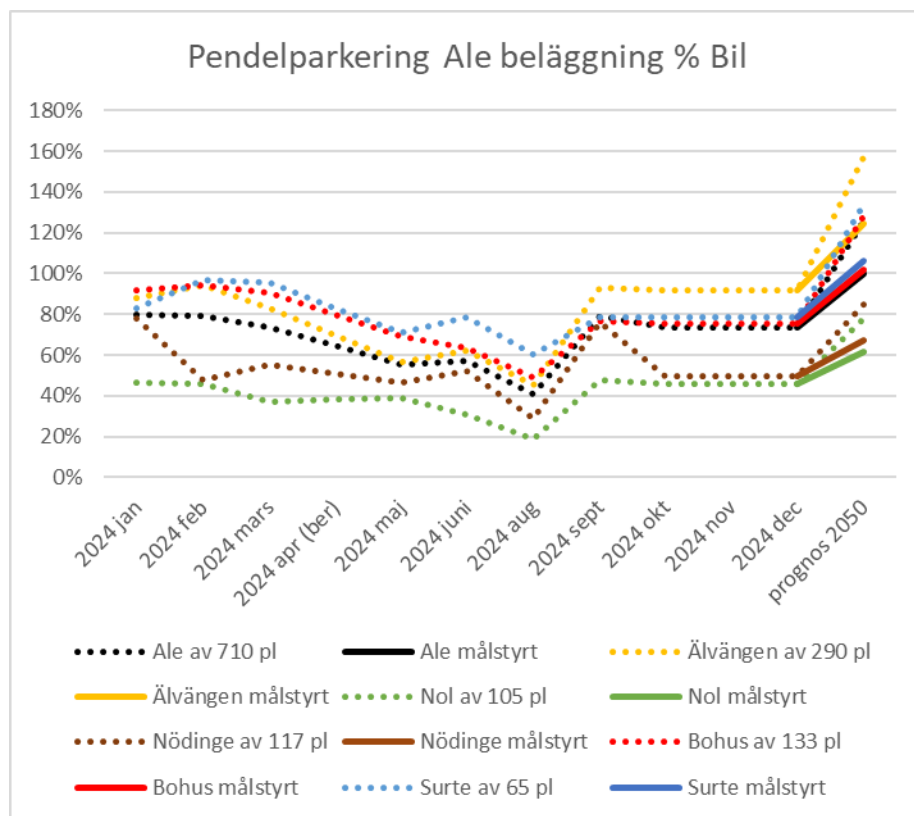
Figur 2. Resande samt kollektivtrafikutbud i Ale.

Statistik visar att resandet med Alependeln har minskat från år 2013 fram till 2023. En del resenärer väljer regionaltågslinjen Göteborg-Vänersborg i stället för Alependeln. Resandet har ökat mellan Älvängen och Göteborg med regiontåget som fått ett ökat utbud. Alependeln har återhämtat sig sämre efter pandemin jämfört med exempelvis Alingsåspendeln och Kungsbackapendeln. År 2023 var resandet med Alependeln 16 procent lägre än resandet 2019, medan Kungsbackapendeln hade minskat med fem procent och Alingsåspendeln med en procent.

Västtrafik har som inriktning att de flesta invånare ska ha tillgång till kollektivtrafik med rimligt avstånd till närmaste hållplats. Inom en tätort är riktmärket 400 meter till närmaste hållplats med turer hela dagen och på landsbygden är motsvarande siffra två kilometer. Närtrafiken kompletterar linjetrafiken där den inte når ut till alla invånare, och man har rätt till närtrafik om man bor mer än en kilometer från närmaste hållplats. Det finns ett tiotal platser som berättigar till närtrafik i tätorterna och i normalfallet åker man till närmaste hållplats.

3.3 Pendelparkeringar

Ale kommun har fem orter med pendelparkeringar i anslutning till tågstationerna. I dagsläget rymmer dessa totalt 710 parkeringsplatser och figuren nedan visar beläggningen på respektive pendelparkering under år 2024. Vidare finns det en prognos för år 2050 baserat på en tillväxt för stationsorterna på 2 procent per år. I trendalternativet förväntas bilresandet också öka med 2 procent per år medan i det målstyrda alternativet (se avsnitt ”Målbild för framtida resvanor”) är motsvarande ökning lägre för att år 2050 motsvara halva tillväxten, 27 procent av trendens tillväxt på 54 procent.



Figur 3. Beläggning pendelparkeringar år 2024 till och med oktober samt prognos år 2050

Redan idag är det hög beläggning på pendelparkeringarna i Älvängen, Bohus och Surte och kapacitetsproblemen förväntas i framtiden öka med dagens färdmedelsvalfördelning (trend). Med ett målstyrt förhållningssätt uppskattas utbudet av pendelparkeringsplatser vara i balans med behovet år 2050, förutom i Älvängen där det redan finns kapacitetsproblem i nuläget. Följs trenden kommer det att saknas drygt 180 p-platser år 2050 om ingen utbyggnad sker. En ökning

av bilpendlare till pendelparkeringarna i Bohus och Surte har observerats sedan Västtrafik har justerat sina biljettpriser för dessa orter.

Maximalt knappt 200 cyklar och enstaka mopeder noterades samtidigt parkerade vid pendelstationerna i kommunen under 2024.

4 Trafikstrategiska utmaningar

Ale kommun står inför en framtid med stora samhällsförändringar och globala utmaningar. För att hantera dem och nå en hållbar samhällsutveckling krävs det samarbete på alla nivåer och mellan samhällets alla aktörer. Även med en utveckling mot hållbara transportmedel kommer bilen att vara det vanligaste transportmedlet, såväl nu som på sikt och i synnerhet i Ale. Kommunens möjlighet och förutsättningar till utveckling styrs och begränsas bland annat av trafikinfrastrukturen. De olika vägarnas huvudmannaskap är en viktig parameter att ta hänsyn till i den fysiska planeringen. En tvärförbindelse saknas, främst i riktningen E20 Alingsås/Lerum där befintliga vägar har kapacitetsbrist och kollektivtrafik saknas. Idag tar många den längre vägen via Göteborg.

4.1 Huvudvägnätet

Huvudvägnätet i Ale kommun består i huvudsak av vägar med statligt huvudmannaskap. Stora delar av vägnätet inom tätorterna har enskilt huvudmannaskap i form av vägföreningar. Kommunen har därmed inte rådighet över stora delar av det vägnät vars standard och kapacitet har stor betydelse för hur kommunen kan planera markanvändningen. Bland annat behöver kommunen utreda vilka statliga vägar som kan övergå till kommunalt huvudmannaskap.

4.2 Redundans och robusthet

4.2.1 Jordfallsbron

Bohus är en knutpunkt för kommunikation och Jordfallsbron, som sammanbinder Bohus med Kungälv och E45 med E6, invigdes 1966. Varje dygn kör omkring 20 000 bilar på bron. Bron öppnas i snitt sex till sju gånger om dagen. Jordfallsbrons återstående tekniska livslängd är begränsad och bron behöver på sikt kompletteras och/eller ersättas. I kommunens översiktsplan har ett möjligt broläggande pekats ut i Nol med koppling till Diseröd i Kungälv.

4.2.2 Tvärförbindelser

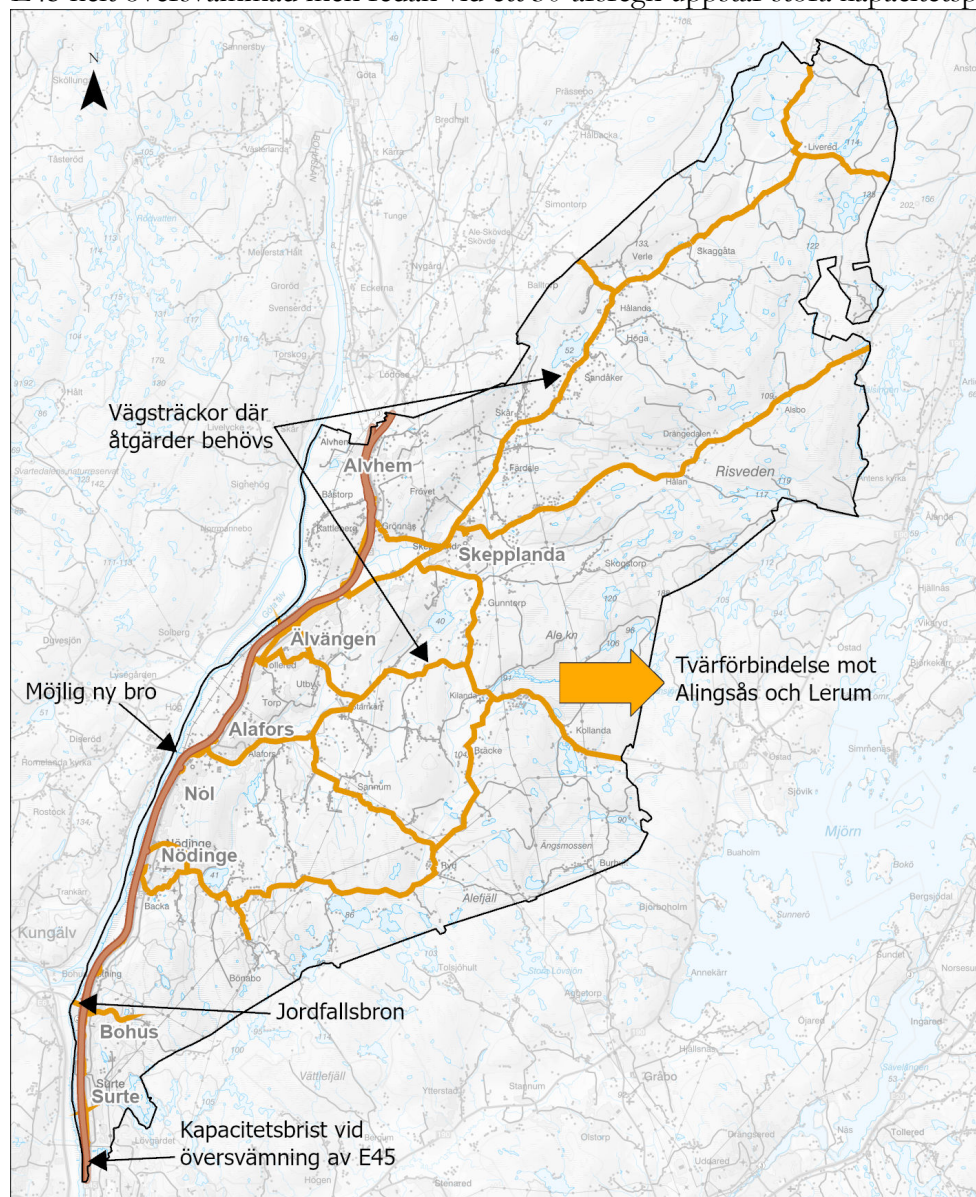
Tvärförbindelser saknas generellt utanför Göteborg. Trafikstrukturen idag bygger på tunga stråk som leder in till Göteborg, flera av dessa stråk har dock kapacitetsbrist redan idag. Det är viktigt att behålla transportinfrastrukturens resiliens, det vill säga förmågan att stå emot och klara av en förändring och återställa trafiken samt vidareutveckla den. Det talar för att utveckling av tvärförbindelser samt arbetsplatser på andra orter än i Göteborg kommer att behövas i framtiden. Både broförbindelse och tvärförbindelser har en regional betydelse.

Ale kommun bedömer att Alingsåsvägen bör åtgärdas både för att förbättra vägstandard samt trafiksäkerhet. Det är en förutsättning för att ytterligare bostads- samt verksamhetsmark i området ska kunna utvecklas. En ny förbindelse öster om Älvängen kan binda samman

Alingsåsvägen med E45 och samtidigt vara stommen i ytterligare utveckling av orten. Alingsåsvägen/Kilandavägen har i nuläget mycket tung trafik på grund av de transporttunga företagen som är belägna mellan Alafors/Älvängen och Mjörn. En utveckling av tvärförbindelsen mellan E20 och E45 skulle även förbättra tillgängligheten till orter som Skara, Skövde, Borås samt Landvetter flygplats.

4.2.3 Kapacitetsbrist vägnät

Vid händelse som påverkar vägnätet såsom ras, skred eller översvämning är det stora delar av kommunen som påverkas, och om huvudvägnätet blir oframkomligt finns behov av parallellt vägnät eller ersättningsvägar. Söder om Surte upphör det parallella vägnätet bredvid E45 vilket gör att det är svårt att nå och lämna kommunen vid händelser på E45. Vid ett 100-årsregn blir E45 helt översvämmad men redan vid ett 30-årsregn uppstår stora kapacitetsproblem på vägen.



Figur 4. Vägar utpekade för åtgärder.

4.2.4 Trafiksäkerhet och trygghet

Västra Götalandsregionen genomförde under 2023 en resvaneundersökning där man frågat invånarna om deras uppfattning om trafikmiljön. Trafikmiljön upplevs säker för 65 procent av respondenterna. Mest säker anses trafikmiljön vara när man åker bil och kollektivtrafik, minst säker upplevs trafikmiljön vara när man cyklar. I jämförelse med andra kommuner i Västra Götaland är Ale en av de kommuner där man upplever trafikmiljön som mest säker.

5 Resvaneundersökningar

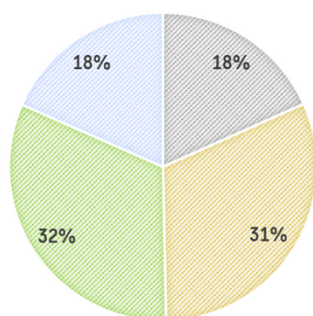
5.1 Resvanor i Ale

Följande avsnitt beskriver resvanor i Ale utifrån kommunens resvaneundersökning genomförd 2023. Kommunens undersökning kompletteras med Västra Götalandsregionens (VGR) resvaneundersökning avseende attityder kring resande och trafikmiljö. Ale kommuns resvaneundersökning bygger på mobildata och innefattar samtliga resor som har genomförts med anknäytning till Ale. Hundratusentals resor ingick i undersökningen under den valda månaden, oktober 2023.

De övergripande resultaten följer samma mönster avseende färdmedelsval som en traditionell resvaneundersökning med enkätsvar. Genomsnittligt antal resor under en vardag i oktober är 145 000 i Ale kommun, motsvarande antalet resor per person är omkring 2,4.

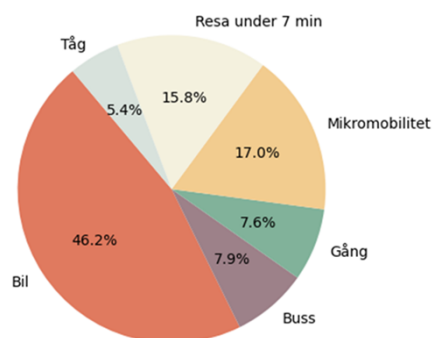
De inomkommunala resorna utgör ungefär 32 procent av det totala antalet resor i kommunen och av dessa är omkring 65 procent dessutom inom samma närområde (deSO-område).

■ Från ■ Genom ■ Inom ■ Till



Figur 5.
Antal registrerade resor i Ale kommun.

Färdmedelsindelning Ale oktober 2023, finfördelat



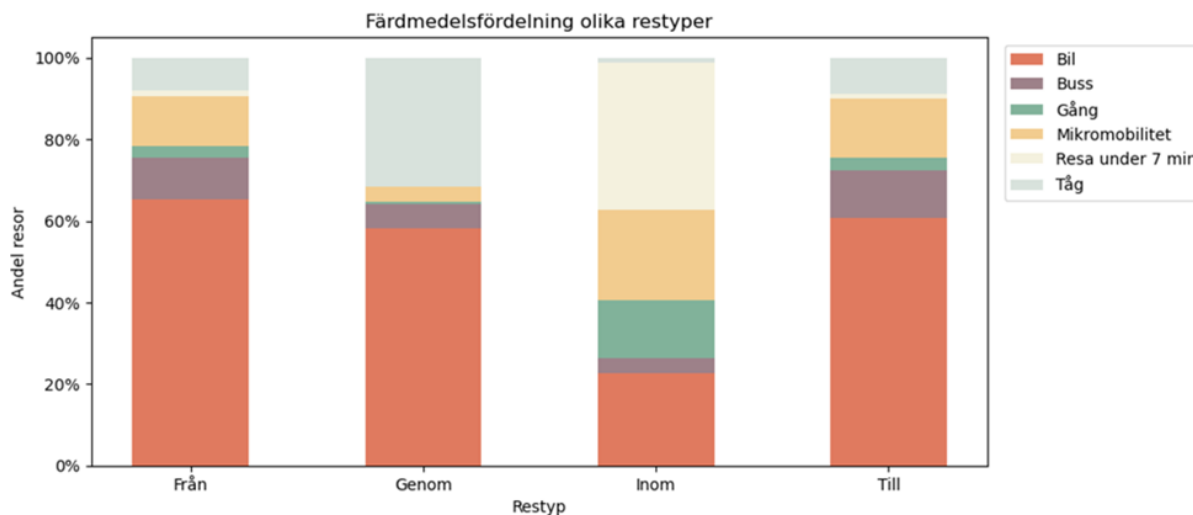
Figur 6. Färdmedelsfördelningen för resor från och inom Ale kommun.

Mikromobilitet avser enkla fordon som vanligtvis framförs i låg hastighet. Det inkluderar exempelvis cykel, elcykel och elsparkcykel.

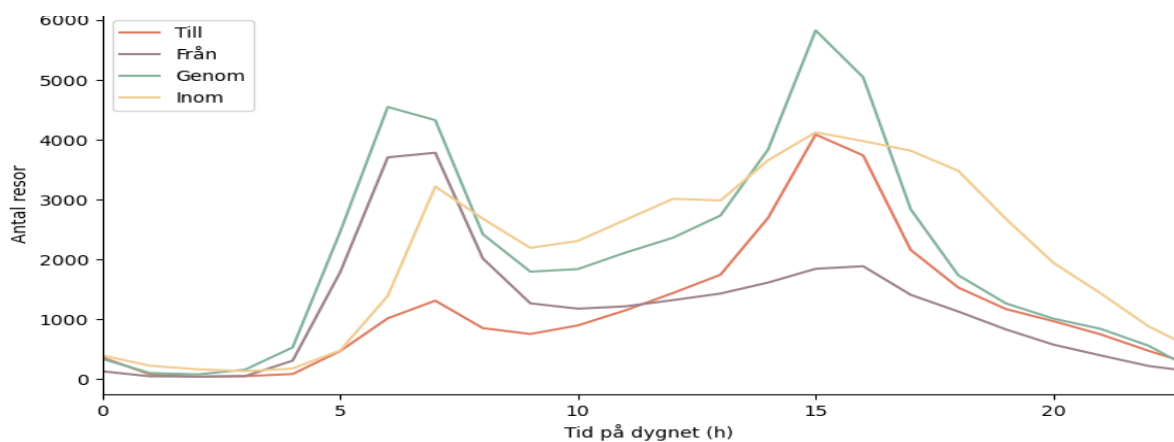
Bilandelen är högre för resor från Ale till andra kommuner. Genomresandet i kommunen karakteriseras främst av bilresor men även tågresor.

11(18)

Resor under 7 minuter (korta resor) i tätbebyggt område är svåra att tyda med denna modell. Resor med bil, A-traktor, elsparkcykel och cykel har ungefär samma medelhastighet, ca 15-20 km/h i denna miljö. Vi har därför kompletterat med en enkätundersökning för korta resor, se senare avsnitt.



Figur 7. Färmedelsfördelningen för samtliga resor inom Ale.



Figur 8. Dygnsfördelning av resor.

Grafen visar en tydlig peak under morgonen kl. 06–08. Resor från och genom kommunen kulminerar tidigare än resor till och inom kommunen. Eftermiddagen har totalt flest resor med en topp kring 15–17. Resor till och genom kommunen sammanfaller med eftermiddagspeaken

då fritidsresor ingår i mätningen. Fritidsresor görs framför allt på eftermiddagen. Resultatet visar att Ale kommun karakteriseras av att ha stor arbets- och utbildningspendling.

5.2 Korta resor

Resvaneundersökningen baserat på mobilnätdata har kompletterats med en enkätundersökning genomförd i februari 2025 med fokus på just korta resor. 150 svar kom in vilket var merparten av de tillfrågade.

Resultat från enkätundersökningen visar att bilen är det dominanta färdmedlet för korta resor, speciellt för resor mellan 2-5 km men även för kortare resor upp till 2 km. Även de som växlar mellan olika färdmedel under veckan använder bil klart oftare än hållbara färdmedel.

Ett litet segment, 15 % för resor upp till 2 km och 6% för resor mellan 2-5 km, använder cykel, elcykel eller elsparkcykel.

Det är gångresor som är den huvudsakliga konkurrenten till bilen på korta resor och då framför allt för resor upp till 2 km. För längre resor är bilen klart dominerande. Resans avstånd har därför stor betydelse på hur ofta man promenerar för att utföra ett ärende, vilket är helt naturligt. Närhet till olika samhällsfunktioner är därför viktigt för att minska bilresandet.

Resultatet visar även att kollektivtrafiken generellt används i liten utsträckning för korta resor. Det huvudsakliga skälet till val av färdmedel vid korta resor är framför allt att det ska vara snabbt och enkelt, utan behov av planering. Detta följs av pålitlighet med vetskap om att man kommer fram i tid. Skälen till val av färdmedel för resor upp till 2 km liknar resor mellan 2-5 km.

Det krävs ett mycket bra utbud av kollektivtrafik för att kunna konkurrera med bil på korta resor under 5 km och enkätsvaren visar att boende i Ale kommun inte anser att utbudet av kollektivtrafiken är konkurrenskraftigt.

Resultat visar att gång används till viss del för resor upp till 2 km medan det är en låg andel cykelresor.

Kommuninvånare i Ale kommun karakteriseras av att stora andelar av befolkningen har långväga arbetsresor som i stor utsträckning genomförs med bil. Att bilen är det huvudsakliga färdmedlet för arbetsresan kan även vara ett skäl till att det används i så pass stor utsträckning vid övriga resor. Det är dessutom generellt goda parkeringsmöjligheter och god framkomlighet för bilen.

En överflyttning till mer hållbara färdmedel är en utmaning om det fortsatt kommer att vara enkelt, snabbt och billigt att använda bil.

5.3 Västra Götalandsregionens resvaneundersökning

Västra Götalandsregionens enkätsvar kompletterar kommunens undersökning då den ger uttryck för invånarnas resval. Resor till arbete, studier samt tjänsteresor står för knappt hälften av resorna. Aleborna som åker kollektivt utmärker sig jämfört med regionen i stort i frågan om varför man väljer kollektivtrafiken. Bristande parkeringsmöjligheter vid resmålet och att det är prisvärt att åka kollektivt anses vara faktorer som gör att man väljer kollektivtrafiken.

13(18)

Det finns också en grupp Alebor som anser att biljettkostnaden är för hög. Restiden med kollektivtrafiken uppfattas också som lång och den upplevs inte alltid pålitlig. Respondenterna anger som andra anledningar till att man inte reser kollektivt att avståndet till hållplatsen är för långt eller att avgångstiderna inte passar.

Undersökningen visar att svaranden önskar prioritering av kollektivtrafiken men också att gång- och cykelvägnätet ska utvecklas. Vad gäller trafikmiljön upplevs cykling som mindre säkert än att använda andra trafikslag, vilket inte är unikt för Ale.

5.4 Samlad bedömning

Resor inom Ale utgör en stor del av det totala antalet resor. Majoriteten av dessa är korta resor till fots, med mikromobilitet eller med bil och är oftast inom samma närområde. Det totala antalet bilresor inom kommunen är i samma storleksordning som antalet bilresor till Göteborg.

Ale kommun karakteriseras av stor arbets- och utbildningspendling med tydlig peak av resor från kommunen under morgonen och till kommunen under eftermiddagen. Under eftermiddagen genomförs totalt sett flest antal resor i Ale kommun, vilket beror på att olika reseärenden genomförs under samma tidsperiod. Högtrafiken under eftermiddagen blir därmed dimensionerande för Ale kommuns trafiksystem.

För inomkommunala resor är det relativt stor skillnad i bilanvändandet mellan olika områden i Ale. Bristen på service inom den egna orten bedöms vara den huvudsakliga orsaken till bilanvändandet, men också den bristande matartrafiken till Alependeln.

För resor från Ale till andra kommuner minskas generellt bilanvändandet ju närmare Göteborg området ligger, men även till respektive station i Ale. Resandet till Göteborg utgör huvuddelen av kommunpendlingen följt av resor till Kungälv. Den totala pendlingen till Göteborg är dock större än till de nio största resterande kommunrelationerna tillsammans. Huvudsakliga målpunkter kan urskiljas för resande från Ale till Göteborg: centrala Göteborg kring centralstation samt områden kring hamnen och Volvo.

Det är många bilresenärer som har målpunkt kring centrala Göteborg, det vill säga områden med god tillgänglighet till kollektivtrafik. En delförklaring till att bilen väljs som färdmedel kan vara bristande lokala bytesmöjligheter i Ale och framför allt med Alependeln.

Cykel bedöms vara tidseffektivt på resor upp till 5 km och en utvecklad infrastruktur och tillgängliga och säkra parkeringsmöjligheter för cykel skulle kunna öka andelen cykelresor.

6 Mål och strategier

6.1 Mål: Öka resandet med Alependeln

Alependeln utgör stommen i Ales kollektivtrafik men har inte lika många resenärer som regionens övriga pendeltåg. För att öka förutsättningarna att få behålla turtäthet och nuvarande stationer behöver resandet öka.

Strategier

- Prioritera detaljplaneläggning nära stationer för att bibehålla och öka antalet resenärer med Alependeln.
- Möjliggör i planer (FÖP och Planprogram) för en god kollektivtrafikförsörjning redan med de första utbyggnaderna.
- Skapa förutsättningar för kollektivtrafik i nya områden redan vid inflyttning och vid nyetablering av verksamheter. Ta hänsyn till alla målgrupper.
- Verka för tätare turintervall och minskade bytestider på anslutningstrafiken för att förbättra resmöjligheterna med Alependeln. Verka för utökade tider för närtrafik och förbättrade kollektivtrafikförbindelser till arbetsplatser och besöksmål.
- Utforska förutsättningarna för att hela Ale kommun kan ingå i den utvidgade A-zonen vad gäller kollektivtrafiken. Med zonindelningen avses Västtrafiks zonindelning för biljettpriser.

6.2 Mål: Infrastruktur som främjar trygghet, rörelse och möten

Förtätning i stationssamhällena med en blandning av funktioner såsom bostäder, kommunal service, småbutiker och lekplatser ger en miljö som inbjuder till vistelse i området samt främjar gång och cykel. Tillgänglighet och trygghet ökar genom att, under stora delar av dygnet, planera för service och attraktiva aktiviteter nära pendelstationerna och på vägen till färdmedelsbyten.

Strategier

- Prioritera infrastruktur för cykling och gång i tätorterna med pendeltågsstationer och på platser för färdmedelsbyten.
- Optimera markanvändning av parkeringsytor, exempelvis genom att samnyttja parkeringsplatser och att satsa på alternativa mobilitetslösningar.

6.3 Mål: Knyt samman målpunkter och orter med attraktiv infrastruktur för cykel

Flera nya transportmedel inom mikromobilitet används mer och mer. För att cykling ska blir mer attraktivt krävs en infrastruktur som uppfyller cyklistens behov: Ett sammanhängande cykelvägnät utan avbrott som är tryggt och säkert samt har god framkomlighet och orienterbarhet. Det blir allt vanligare att cykla längre och Ale kommun kan i samverkan med kranskommuner och region planera för sammanhängande cykelnät för pendlingscyklister. Viktigast är att fortsatt främst satsa på cykelstråk till och inom tätorterna.

Strategier

- Prioritera cykeltrafiken i trafikmiljön där man också verkar för tryggare och säkrare gång- och cykelvägar.
- Bygg säkra cykelparkeringar.
- Planera pendlingsstråk som är sammanhängande för cykel.

6.4 Mål: Trafikinfrastrukturen ska möjliggöra den önskade utvecklingen

Kommunens förutsättningar och möjligheter för tillväxt och utveckling styrs och begränsas bland annat av trafikinfrastrukturen samt vägarnas standard. I Ale kommun kommer bilen alltjämt att spela en viktig roll, inte minst på landsbygden.

Infrastrukturen ska vara anpassningsbar och upprätthålla en hållbar och funktionell användning vid förändringar och händelser i omvärlden som exempelvis vid klimatförändringar och säkerhetsrisker. Sårbarheten kan minskas genom utveckling av reservvägar och förbindelser i öst-västlig riktning. Det skulle kunna ge en resiliens vid krisläge, inte minst för trafik till och från Landvetter och Göteborgs Hamn, samt utökade möjligheter till lämpliga lägen för verksamhetsmark i kommunen. I förekommande fall är samverkan mellan vägförening och kommunen om nödvändiga åtgärder viktig. En möjlighet till övertagande av huvudmannaskap av vissa enskilda vägar bör utredas.

Strategier

- Samverka med Trafikverket, vägföreningar samt berörda kommuner om sårbarhet, säkerhetsrisker, vägstandarder och bärighet.
- Samverka med Trafikverket, regionen samt berörda kommuner för en utvecklad vägförbindelse i öst-västlig riktning (E6-E45-E20). Initiera åtgärdsvalsstudier.
- Samverka i utvecklingsprojekt och nätverk, regionalt och nationellt, för flexibla transportlösningar med hjälp av exempelvis digitalisering, delande ekonomier och innovationer.
- Engagera invånare, näringsidkare och lokala organisationer i planeringsprocessen för att ta del av deras behov och önskemål.

7 Målbild för framtida resvanor

Kommunens befolkning har under 2000-talet ökat med cirka 27 procent och statistiska centralbyråns (SCB) prognos tyder på en fortsatt befolkningsökning. I kommunens översiktsplan planeras för 50 000 invånare till år 2050. Den fortsatta befolkningsökningen leder utan viljestyrd planering till att bilen kommer att ta mer mark i anspråk i samhällena. Vägtrafiken förväntas öka med ungefär 56 procent vid prognostiserad befolkningsökning. Med samma färdmedelsfördelning som idag kommer problem sannolikt att uppstå i trafiken mot Göteborg.

Yteffektivitet innebär liten markyta för transportsystemet per resenär och kan nås genom att sätta mål för färdmedelsfördelningen där biltrafiken minskar och färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras.

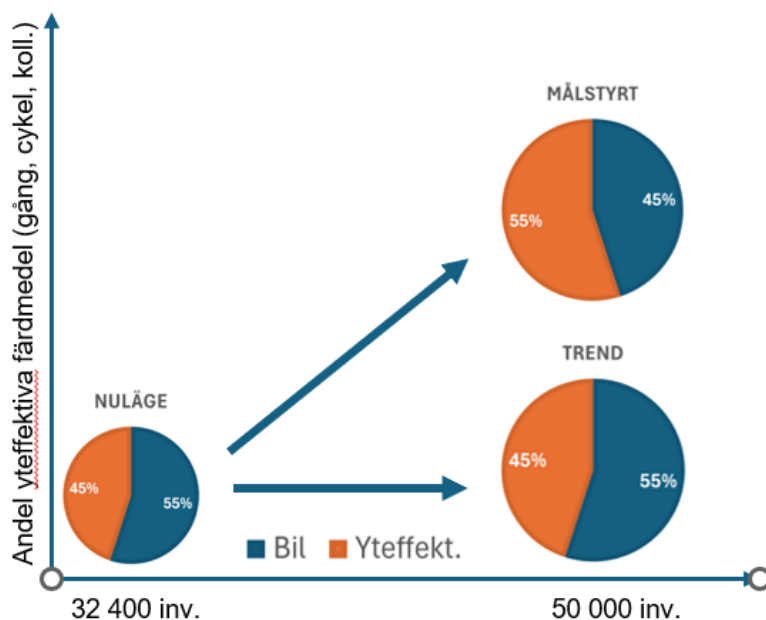
En rimlig målbild, utifrån de förutsättningar som finns inom Göteborgsregionen, är att genom målstyrning fram till år 2050 uppnå en jämn fördelning mellan bil och mer yteffektiva transporter. Se nedanstående figurer. Vid målstyrd planering beräknas motsvarande ökning

16(18)

stanna vid cirka 27 procent, vilket motsvarar den halva tillväxten för biltrafiken jämfört med idag. Vid målstyrning kan effekten också bli färre investeringar i vägar och mindre ytbehov för bilar. Ökad andel gång och cykel ger möjlighet till mer levande orter samt ökad trygghet och jämställdhet. Det är troligt att målstyrd planering leder till lägre utsläpp av växthusgaser och andra luftföroreningar samt minskade bullernivåer.

Resandet vid nuläge, trend respektive målstyrd planering illustreras i följande diagram och visar förhållandet mellan färdmedel och den förväntade befolkningsökningen. Index 100 motsvarar resandet med dagens invånarantal, 32 400 personer, medan index för trend och målstyrt är motsvarande för 50 000 invånare i Ale.

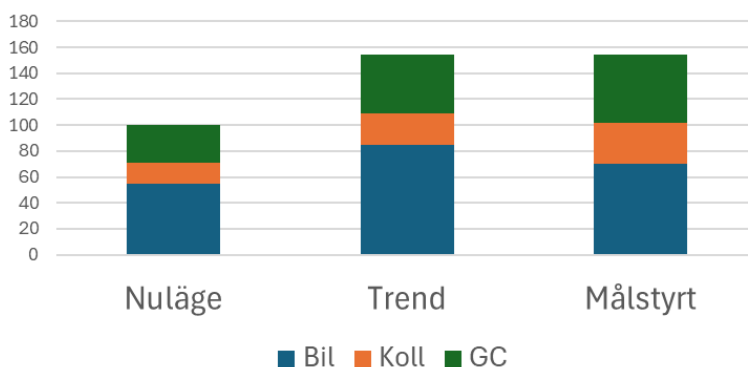
Med en ökad befolkning kommer biltrafiken att öka med tiden, oavsett målstyrt eller enligt trenden. Med tanke på att Ale är en kommun med mycket landsbygd så bör man snarare räkna med en ökad biltrafik in till centrum och till centrumnära parkering.



Figur 9. Trafikutveckling med nuvarande trend samt målstyrt. Cirkelarnas yta är i proportion till antalet invånare.

17(18)

Färdmedelsfördelning i Ale



Figur 10. Resandet i Ale i nuläget (index 100) samt utifrån olika scenarion för befolkningens mängd 50 000 invånare.

8 Uppföljning av trafikstrategin

En viktig del i trafikstrategin är att kunna visa effekter och konsekvenser av strategins måluppfyllelse. Hur detta ska ske får utredas vidare eller tas med i en kommande trafikplan. Trafikstrategins mål och strategier ska utgöra underlag för kommunens kommande planering.

Det är särskilt viktigt att följa upp fördelningen mellan olika färdmedel och utvecklingen mot den målstyrda planeringen. Uppföljningsarbetet ökar chanserna till att trafikstrategin blir ett långsiktigt strategiskt verktyg.

9 Källförteckning

Källa	Länk
Olycksstatistik Transportstyrelsen	https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/olycksstatistik/om-strada/ https://www.trafa.se/
Arbetsmarknadsstatistik Statistiska centralbyrån	https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/sysselsattning-forvarvsarbete-och-arbetstider/registerbaserad-arbetsmarknadsstatistik-rams/
Resvaneundersökning Västsvenska Paketet 2017	Resvaneundersökning-2017-final.pdf (goteborg.se)
Översiktsplan Ale kommun 2021	https://www.ale.se/bygga-bo--miljo/samhallsplanering/oversiktsplanering/oversiktsplan-2021.html
Rikare granskning	https://www.nyrens.se/wp-content/uploads/2022/11/Rikare-granskning-slutrapport-hogupplost.pdf

Resvaneundersökning Västra Götalandsregionen 2023	https://www.vgregion.se/regional-utveckling/statistik-publikationer/aterkommande-aktiviteter/resvaneundersokning/
---	---

10 Underlag

- Trafikstrategi i Ale kartläggning och trender 2023, Kreera Samhällsbyggnad.
- Sammanställning av workshop Ale trafikstrategi, 2023, Trivector.
- Resvaneundersökning Ale kommun 2023, Sweco.
- Resvaneundersökning korta resor Ale kommun 2025, Sweco.
- Seminarium och workshop Ale kommun, 2023, IUS Innovation.