



FÖP staden Alingsås

Förslag till Trafiktaktik

Bilaga 1

Underlag till Fördjupning av översiktsplanen för Alingsås kommun – Staden,
antagen av kommunfullmäktige den 26 mars 2008 § 65

Alingsås kommun

FÖRSLAG TILL TRAFIKTAKTIK FÖR STADEN



Göteborg 2007-05-14

Uppdragsnummer 2391353

SWECO VBB
Gullbergs Strandgata 3
Box 2203, 403 14 Göteborg
Telefon 031-62 75 00
Telefax 031-62 77 22

Uppdrag 2391353;
c:\projekt\2391353_alingsås\10arbetsmtrl_doc\ra_alingsås_trafikta
ktik_070404.doc



INNEHÅLL

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Bakgrund och syfte | 1 |
| 2 | Mål | 3 |
| 2.1 | Nationella | 3 |
| 2.1.1 | Transportpolitiska målen | 3 |
| 2.1.2 | Fyrstegsprincipen | 4 |
| 2.1.3 | Hållbart resande | 4 |
| 2.1.4 | Miljö kvalitetsmål | 5 |
| 2.1.5 | Arkitekturpolitiska mål | 5 |
| 2.2 | Regionala | 5 |
| 2.3 | Lokala mål | 6 |
| 3 | Beskrivning av nuläget | 7 |
| 3.1 | Stadens karaktär från trafiksynpunkt | 7 |
| 3.2 | Resvanor och resbehov | 7 |
| 3.2.1 | Biltäthet | 7 |
| 3.2.2 | Arbetspendling | 9 |
| 3.2.3 | Färdmedelsfördelning | 11 |
| 3.3 | Beskrivning av nät | 12 |
| 3.3.1 | Gång- och cykeltrafik | 12 |
| 3.3.2 | Kollektivtrafik | 13 |
| 3.3.3 | Vägnät och biltrafik | 15 |
| 3.4 | Trafiksäkerhet | 24 |
| 3.5 | Miljö | 24 |
| 3.5.1 | Luftföroreningar | 24 |
| 3.5.2 | Buller | 26 |
| 3.6 | Sammanfattning av nuläget | 28 |
| 4 | Framtida resbehov | 29 |
| 4.1 | Basscenario för 2030 | 29 |
| 4.1.1 | Förutsättningar | 29 |
| 4.1.2 | Resalstring | 30 |
| 4.1.3 | Resavstånd | 31 |
| 4.2 | Känslighetsanalys av basscenario 2030 | 31 |
| 4.2.1 | Scenario 30BAS | 32 |
| 4.2.2 | Scenario 30AL | 33 |
| 4.2.3 | Scenario 30KA | 35 |
| 4.3 | Sammanfattning och slutsatser resbehov 2030 | 37 |
| 5 | Tänkbara åtgärder och effekter | 38 |
| 5.1 | Satsning på cykeltrafik | 38 |
| 5.1.1 | Scenario 30C15 | 40 |
| 5.1.2 | Scenario 30C25 | 42 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 5.2 | Satsning på kollektivtrafik | 44 |
| 5.2.1 | Scenario 30KO14 | 44 |
| 5.2.2 | Scenario 30KO35 | 47 |
| 5.3 | Sammanfattning och slutsatser | 49 |
| 6 | Problemanalys | 52 |
| 7 | Förslag till taktik | 54 |
| 8 | Åtgärdsplanering - fortsatt arbete | 58 |
| 9 | Uppföljning av åtgärder | 60 |

Figurer

| | | |
|----------|--|----|
| Figur 1 | Större målpunkter inom planområdet | 7 |
| Figur 2 | Biltäthet (baserad på alla ägare) per kommun i Västra Götaland. (Källa: SCB) | 8 |
| Figur 3 | Biltäthet per nyckelkodsområde i Alingsås. Mörkare nyans innebär större biltäthet. (Källa: SCB, BILPAK 2005) | 9 |
| Figur 4 | Arbetspendling från kommunen (per vardagsdygn år 2003) (Källa: SCB, AMPAK 2003) | 9 |
| Figur 5 | Arbetspendling till kommunen (per vardagsdygn år 2003) (Källa: SCB, AMPAK 2003) | 10 |
| Figur 6 | Bedömd färdmedelsfördelning inom planområdet år 2005 (Personresor/vardag) | 11 |
| Figur 7 | Befintligt cykelvägnät, översikt | 12 |
| Figur 8 | Befintligt cykelvägnät i centrum | 12 |
| Figur 9 | Befintligt linjenät inom planområdet | 13 |
| Figur 10 | Dagens övergripande vägnät | 15 |
| Figur 11 | Trafikutveckling på E20 delen Sveaplan och Götaplan, mellan åren 1992 och 2006 | 17 |
| Figur 12 | Trafikutveckling på Vänersborgsvägen norr Norra Strömgatan, mellan åren 1992 och 2005 | 18 |
| Figur 13 | Modellberäknade trafikmängder på de centrala delarna i dagens vägnät (fordon/medelvardagsdygn år 2005) | 19 |
| Figur 14 | Beräknade trafikmängder i dagens vägnät, översiktsvy, (fordon/medelvardagsdygn år 2005) | 19 |
| Figur 15 | Trafikens fördelning under en novembervecka år 2006 | 20 |
| Figur 16 | Timtrafikvariation på Strähles allé | 22 |
| Figur 17 | Timtrafikvariation på Vänersborgsvägen norr om Kungsgatan | 22 |
| Figur 18 | Standard i det överordnade vägnätet | 23 |
| Figur 19 | Trafikolyckor under perioden 2002-2006 | 24 |
| Figur 20 | Bensenhalter i tre centrala punkter åren 1994-2005 | 25 |
| Figur 21 | Kvävedioxidhalter i tre centrala punkter under perioden 1994-2005 | 25 |
| Figur 22 | Bullernivåer i stadskärnan enligt beräkning år 1989 | 26 |
| Figur 23 | Övergripande vägnät enligt samrådsförslag FÖP Staden | 29 |
| Figur 24 | Färdmedelsfördelning inom och till/från planområdet i scenario 30BAS. (Personresor/vardagsdygn) | 30 |
| Figur 25 | Bilresornas fördelning på avstånd år 2005 och år 2030 | 31 |
| Figur 26 | Beräknade trafikmängder i scenario 30BAS. Centrumvy (Fordon/vardagsdygn) | 32 |
| Figur 27 | Beräknade trafikmängder i scenario 30BAS. Översiktsvy (Fordon/vardagsdygn) | 32 |

| | |
|--|----|
| Figur 28 Trafikdifferens mellan scenario 30AL och 30BAS. Centrumvy (fordon vardagsdygn) | 33 |
| Figur 29 Trafikdifferens mellan scenario 30AL och 30BAS. Översiktsvy (fordon vardagsdygn) | 34 |
| Figur 30 Trafikdifferens mellan scenario 30KA och 30BAS. Centrumvy..... | 35 |
| Figur 31 Trafikdifferens mellan scenario 30KA och 30BAS. Översiktsvy. | 36 |
| Figur 32 Färdmedelsfördelning inom och till/från planområdet i scenario 30C15 och 30C25. (Personresor vardagsdygn) | 39 |
| Figur 33 Trafikdifferens mellan scenario 30C15 och 30BAS. Centrum. (Fordon vardagsdygn) | 40 |
| Figur 34 Trafikdifferens mellan scenario 30C15 och 30BAS. Översikt. (Fordon vardagsdygn) | 41 |
| Figur 35 Trafikdifferens mellan scenario 30C25 och 30BAS. Centrum. (Fordon vardagsdygn) | 42 |
| Figur 36 Trafikdifferens mellan scenario 30C25 och 30BAS. Översikt. (Fordon vardagsdygn) | 43 |
| Figur 37 Färdmedelsfördelning inom och till/från planområdet i scenario 30KO14. (Personresor vardagsdygn) | 45 |
| Figur 38 Trafikdifferens mellan scenario 30KO14 och 30BAS. Centrum. (Fordon vardagsdygn) | 45 |
| Figur 39 Trafikdifferens mellan scenario 30KO14 och 30BAS. Centrum. (Fordon vardagsdygn) | 46 |
| Figur 40 Färdmedelsfördelning inom och till/från planområdet i scenario 30KO35. (Personresor vardagsdygn) | 47 |
| Figur 41 Trafikdifferens mellan scenario 30KO35 och 30BAS. Centrum. (Fordon vardagsdygn) | 48 |
| Figur 42 Trafikdifferens mellan scenario 30KO35 och 30BAS. Översikt. (Fordon vardagsdygn) | 48 |
| Figur 43 Relativ förändring av bilresor och trafikarbete vid olika scenarier jämfört 30BAS | 50 |

1 Bakgrund och syfte

Alingsås kommun har utarbetat ett förslag till fördjupning av översiktsplanen för staden, FÖP Staden. Planförslagets samrådshandling medger att mark reserveras för utbyggnad av såväl bostäder som verksamheter. När planförslagets markområden är fullt utnyttjade, vilket skulle kunna vara omkring år 2030, beräknas befolkningen inom planförslaget gränser ha ökat med drygt 9 000 personer och sysselsatta med cirka 4 500. Sammantaget beräknas det bo nästan 35 000 personer i staden och antalet sysselsatta vara drygt 16 000.

Stadens tillväxt med större befolkning och sysselsatta samt positiv ekonomisk tillväxt medför ett ökat resbehov. Dessutom påverkas trafikens utveckling och trafiksystemet av omvärldens utveckling. En viktig fråga inför framtiden är därför hur de ökade resbehoven kan tillgodoses och hur dessa kan utföras enligt nationella målsättningar om ett hållbart transportsystem.

I juni 2006, som ett underlag till FÖPens samrådshandling, redovisades en analys av den framtida biltrafiken som visar att trafikökningarna kan komma att bli uppemot 50% fram till år 2030 baserat på dagens val av färdmedel.

Redan med dagens trafikmängder är det delar av det befintliga vägnätet som har bristfällig kapacitet. Med ökande trafikmängder kommer trängseln i trafiken att öka.

Med hänsyn till kommunens planer enligt planförslaget FÖP Staden är det av största vikt att kommunen har en genomtänkt taktik som innebär att planförslaget stöds och att utvecklingen kan ske mot uppsatta mål.

I planeringsverktyget TRAST (Trafik för en attraktiv Stad) beskrivs en metodik för att utarbeta en trafikstrategi. I TRAST betonas vikten av att arbetet sker i en strukturerad process, att de val som görs är medvetna samt att man har en helhetssyn. Arbetsprocessen framgår av nedanstående figur.



Syftet med föreliggande dokument är att utgöra huvuddragen i en översiktlig trafiktaktik som innehåller:

- Beskrivning och analys av nuläget
- Beskrivning och analys av framtida principiella scenarios för utveckling av resor och trafik
- Översiktliga strategiska formuleringar

Den formulerade strategin som vi valt att benämna "Trafiktaktik för staden" beskrivs i detta dokument på en översiktlig nivå som föreslås i ett efterföljande steg fördjupas för olika områden i mer konkreta åtgärdsplaner.

De åtgärder som föreslås bör kunna följas upp med avseende på de uppsatta målen. Därför omfattar taktiken även förslag på tänkbara indikatorer.

2 Mål

Ett stort antal mål har antagits på såväl nationell, regional som lokal nivå. I detta kapitel redogörs för de mål som bör vara vägledande i arbetet med trafiktaktiken.

2.1 Nationella

2.1.1 Transportpolitiska målen

Det övergripande målet för transportpolitiken är enligt riksdagens beslut 2 juni 1998 att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Målet förtydligas i sex delmål:

| Mål | Beskrivning |
|----------------------------------|---|
| Ett tillgängligt transportsystem | Transportsystemet ska utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses. |
| En hög transportkvalitet | Transportsystemets utformning och funktion ska medge en hög transportkvalitet för näringslivet. |
| En säker trafik | Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten ska vara att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta |
| En god miljö | Transportsystemets utformning och funktion skall bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås. (Ny formulering genom riksdagsbeslut den 30 maj 2006) |
| En positiv regional utveckling | Transportsystemets utformning och funktion skall bidra till att uppnå målet för den regionala utvecklingspolitiken samt motverka nackdelar av långa transportavstånd. (Ny formulering genom riksdagsbeslut den 30 maj 2006). |
| Ett jämställt vägtransportsystem | Vägtransportsystemet utformas så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ha samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning, och deras värderingar ska tillmätas samma vikt. |

2.1.2 Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är snarare ett förhållningssätt än ett mål. För att i vägplaneringen undvika lösningar på problem som direkt leder till nybyggnation har Vägverket utarbetat den så kallade fyrstegsprincipen. Denna innebär att åtgärder skall prövas i fyra steg enligt tabellen nedan.

| Steg | |
|-------------------|--|
| 1 - Påverka | Överväg åtgärder som påverkar transportbehovet och valet av transportsätt. |
| 2 - Effektivisera | Pröva åtgärder som effektiviserar utnyttjande av nuvarande vägnät. |
| 3 - Justera | Ta fram begränsade utbyggnadsåtgärder som ger de mest prioriterade effekterna. |
| 4 - Investera | Pröva nyinvesteringar i form av ombyggnader eller nybyggnader. |

2.1.3 Hållbart resande

Syftar på infrastrukturpropositionen (2001/02:20) som bland annat anger följande:

”Vägverket bör arbeta med åtgärder som påverkar efterfrågan på transporter i riktning mot ett hållbart resande, d v s ett resande som är effektivare, mer miljöanpassat och säkrare än det individuella resandet med personbil.”

| Mål | Åtgärd |
|--|---|
| Minskad efterfrågan på persontransporter | Samhällsplanering – lokalisering av målpunkter. Smarta lösningar – Arbeta hemma, tele- och videomöten. |
| Förbättrad tillgänglighet | Genom fysiska åtgärder förbättra villkoren för gång- och cykel- och kollektivtrafikresor. Information. Påskynda bilpoolsutvecklingen. |
| Ökad andel miljöanpassade resor | Öka andelen gång-, cykel och kollektivtrafikresor och därmed minska bilandelen i motsvarande grad. |
| Ökad trafiksäkerhet | För gång-, cykel- och kollektivtrafik. |
| Ökad effektivitet | Samåkning och bildelning |

2.1.4 Miljökvalitetsmål

Riksdagen beslutade år 2005 om 16 miljökvalitetsmål och 72 delmål. Målen uttrycker den kvalitet och det tillstånd för Sveriges miljö och dess natur- och kulturreсурser som riksdagen anser hållbara på lång sikt. Luftkvalitetsmålen avser

Flera av målen har direkt koppling till transportsystemet.

- Frisk luft (Normer för svaveldioxid, kvävedioxid, partiklar och benspyren)
- God bebyggd miljö
- Planeringsunderlag. Skall bygga på program och strategier som minskar transportbehoven.
- Buller (Att riktvärden underskrids)
- Fysisk planering samt planering av mark och vatten

2.1.5 Arkitekturpolitiska mål

Följande är hämtat från TRAST Handbok remissversion 2006-12-07:

”Med arkitektur avses planering och gestaltning av miljön i vid bemärkelse, från stadsbyggnadskonst, landskapsarkitektur och byggnadskonst till inredning av och utformning av föremål.

I god arkitektur, formgivning och design görs en sammanvägning av ofta motstående krav och behov till en helhet av funktion, brukbarhet, hushållning med naturresurser, god gestaltning, teknik och kostnads-effektivitet.”

2.2 Regionala

Västra Götalandsregionen antog i april 2005 visionen ”Det goda livet”.

Visionen bygger på hållbar utveckling i tre dimensioner; ekonomisk, social och miljö.

Visionen har fyra generella perspektiv:

- Den gemensamma regionen
- Jämställdhet
- Integration

- Internationalisering

Västra Götalandsregionen vill fokusera på följande fem områden:

- Ett livskraftigt och hållbart näringsliv
- Ledande i kompetens och kunskapsutveckling
- Infrastruktur och kommunikationer med hög standard
- En ledande kulturregion
- En god hälsa

2.3 Lokala mål

Kommunens beslutade mål och riktlinjer som påverkar transport-systemet har sammanfattats och framgår av bilaga 1. Målen är hämtade från:

- Vision 2010
- Kommunikationspolicy
- ÖP 95
- Lokala miljömål, energiplan och folkhälsoplan

Bland målen finns allmänna formuleringar om att trafikstrukturen skall vara väl utbyggd och bestå i sina huvuddrag. Kommunens trafikplanering skall utgå från Västra Stambanan, E20, rv 42 och Landvetters flygplats.

För kollektivtrafik anges att denna skall vara god och möjliggöra ett miljöanpassat resande samt ge möjlighet till regionförstoring. Andra återkommande målformuleringar är inriktade mot att utveckla gång- och cykeltrafik.

De olika målen har varit utgångspunkter i arbetet med FÖP Staden där ett flertal förslag till preciserade mål och åtgärder föreslås.

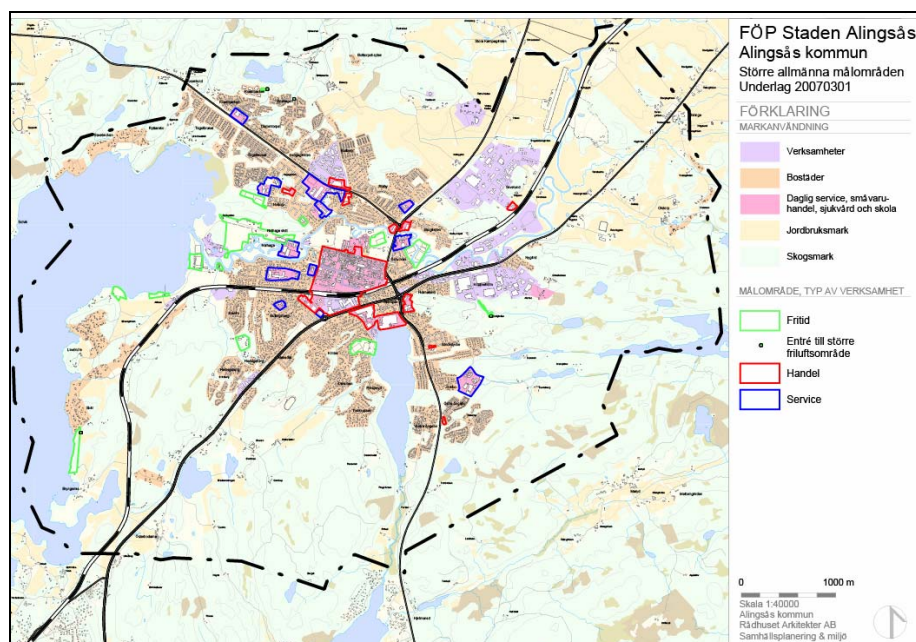
3 Beskrivning av nuläget

3.1 Stadens karaktär från trafiksynpunkt

I staden bor det drygt 24 000 invånare och det finns nästan 11 000 sysselsättningstillfällen.

Avstånden från ytterkant till stadskärnan är maximalt ca 3 km vilket betyder goda förutsättningar för gång- och cykeltrafik.

Figuren nedan redovisar områden med större trafikallstrande verksamheter. Framförallt är dessa lokaliserade till stadskärnan.

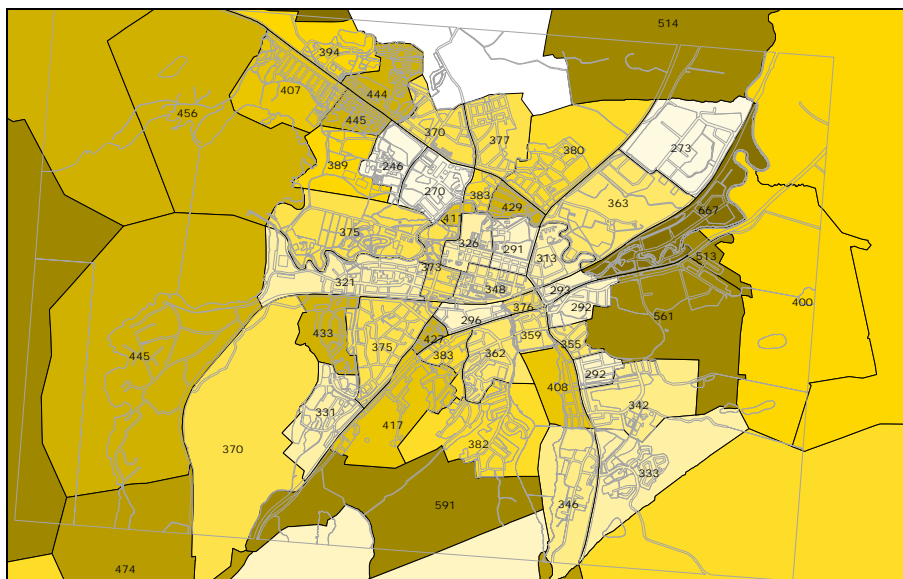


Figur 1 Större målpunkter inom planområdet

3.2 Resvanor och resbehov

3.2.1 Biltäthet

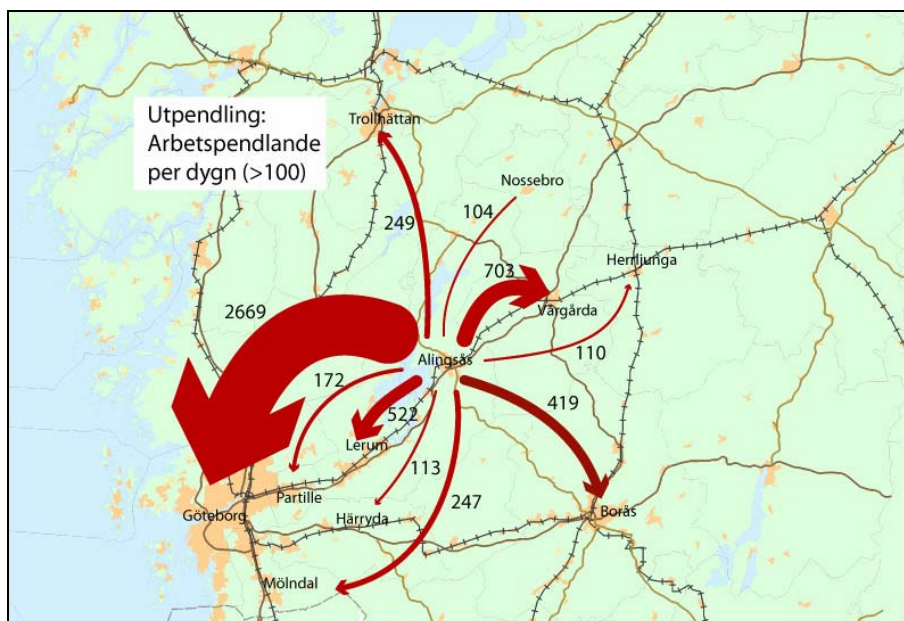
Biltätheten är ett mått som för ett givet område, exempelvis en kommun, anger kvoten mellan det totala antalet registrerade bilar inom området och invånarantalet. Måttet är intressant genom att det finns ett samband mellan antalet fordon och trafikmängderna på vägnätet. Ju större biltäthet desto mer trafik alstras per invånare.



Figur 3 Biltäthet per nyckelkodsområde i Alingsås. Mörkare nyans innebär större biltäthet. (Källa: SCB, BILPAK 2005)

3.2.2 Arbetspendling

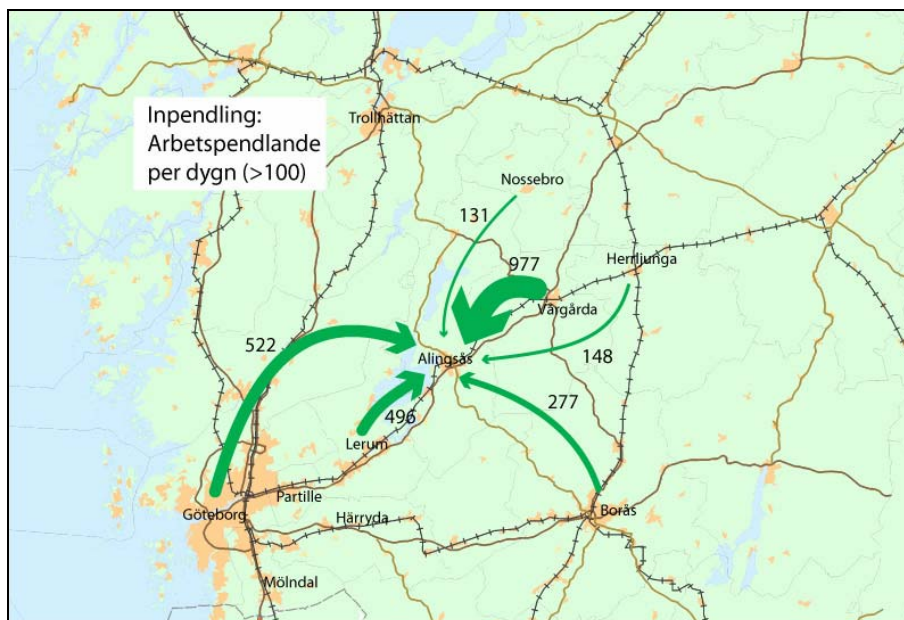
Ungefär 5 800 personer som bor i Alingsås kommun har sin arbetsplats i en annan kommun. Av dessa utpendlare har nästan hälften sin arbetsplats i Göteborgs kommun.



Figur 4 Arbetspendling från kommunen (per vardagsdygn år 2003) (Källa: SCB, AMPAK 2003)

ra02s 2005-11-11

Ungefär 3 200 personer som bor utanför kommun har sin arbetsplats inom Alingsås kommun. De flesta inpendlarna kommer från Vårgårda kommun.

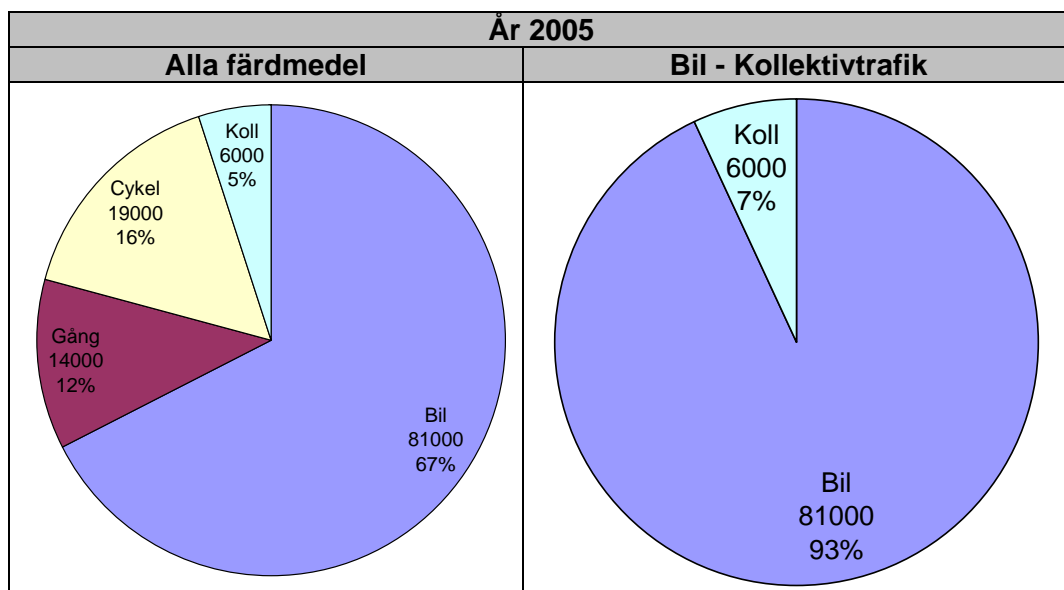


Figur 5 Arbetspendling till kommunen (per vardagsdygn år 2003)
(Källa: SCB, AMPAK 2003)

Varje vardag utförs det alltså ungefär 18 000 arbetsresor över kommungränsen (exkl genomgående resor).

3.2.3 Färdmedelsfördelning

Baserat på statistik om kollektivtrafikresandet, biltrafikprognosen samt resvaneundersökningar har det totala resbehovet inom planområdet bedömts. Dessutom har en bedömning gjorts hur resorna fördelas på olika färdmedel. Resultatet från bedömningen framgår av figuren nedan. Uppgifterna avser personresor under en medelvardag år 2005.



Figur 6 Bedömd färdmedelsfördelning inom planområdet år 2005 (Personresor/-vardag)

Enligt bedömningen sker inom samt till och från FÖP-området cirka 120 000 personresor med alla färdmedel varje vardag. Av dessa resor utförs ungefär två tredjedelar med bil och resterande med kollektivtrafik, cykel eller till fots.

Om man enbart ser till resor som sker med bil och kollektivtrafik, är kollektivtrafikens marknadsandel cirka 7% vilket är förhållandevis lågt.

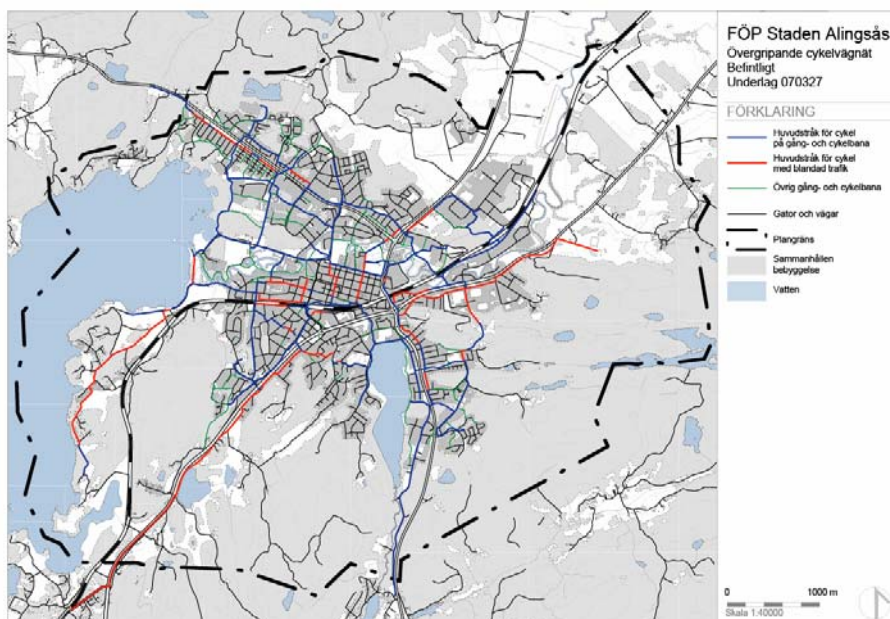
Per stråk

Om man bryter ner resandeuppgifterna på de olika infartsstråken framgår att i korridoren mot söder (E20/Västra Stambanan) har kollektivtrafiken drygt 20% av resorna vilket är en väsentligt mycket större andel av resorna än i övriga stråk. Detta betyder att andelen resor med kollektivtrafik utöver stråket mot söder är mycket låg. Om vi enbart ser till de resor som utförs inom planområdet bedöms andelen resor med kollektivtrafik uppgå till 2-3%.

3.3 Beskrivning av nät

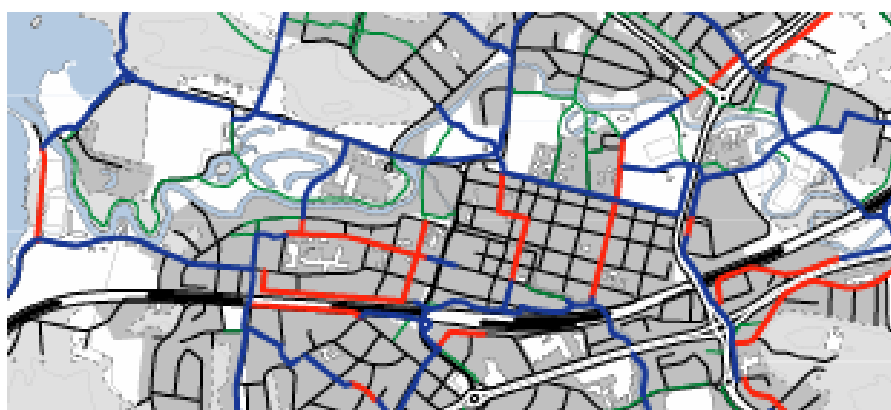
3.3.1 Gång- och cykeltrafik

Dagens nät för gång- och cykeltrafik framgår av figurerna nedan.



Figur 7 Befintligt cykelvägnät, översikt

Cykelvägnätet utgörs dels av cykelvägar samt av blandtrafikgator. Korsningsstandarderna varierar från trafiksäkra planskilda korsningar till oreglerade plankorsningar med stora biltrafikmängder och hög hastighet.



Figur 8 Befintligt cykelvägnät i centrum

Både väg E20 och Västra Stambanan utgör stora barriärer för cykeltrafiken.

3.3.2 Kollektivtrafik

Busstrafik

Figuren nedan visar de gator som trafikeras med buss i linjetrafik.



Figur 9 Befintligt linjenät inom planområdet

De linjer som trafikerar planområdet framgår nedan. I huvudsak utgörs trafiken av regionala linjer som angör Alingsåsterminalen. Utöver dessa finns tätortslinjerna "Norra" och "Södra" rundan som främst syftar till att erbjuda serviceresor.

| Linje | Sträckning |
|-------------|--|
| 500 550 560 | Borås - Hedared - Alingsås - Anten - Sollebrunn - Trollhättan |
| 540 | Alingsås - Sollebrunn - Trollhättan |
| 541 | Alingsås - Långared - Sollebrunn |
| 543 | Alingsås - Vårgårda - Herrljunga |
| 544 | Bälinge - Kristineholm - Alingsås |
| 551 | Närsbo - Lygnö - Lygnared - Alingsås och omvänt |
| 554 | Alingsås - Ödenäs och omvänt |
| 561 | Närsbo - Lygnö - Lygnared - Alingsås och omvänt |
| 562 563 | Edsås - Hemsjö - Alingsås samt Råbockekullen - Dalen - Ingared - Alingsås och omvänt |
| 564 | Hemsjö - Ingared - Norsesund och omvänt |

| Linje | Sträckning |
|--------------|--|
| 565 | Alingsås - Anten - Östad - Sjövik |
| 567 | Terminalen - Bryngenäs - Torvmossen - Terminalen |
| 570 | Tegelbruksängen - Noltorp - Terminalen - Ångabo |
| 572 | Terminalen - Brogården - Bolltorp - Terminalen |
| 575 | Terminalen - Eriksberg - Terminalen |
| Norra rundan | Tätortsbuss i Alingsås |
| Södra rundan | Tätortsbuss i Alingsås |

Trots ett stort antal linjer bedöms det nuvarande trafikutbudet inom staden vara alltför begränsat för att vara ett attraktivt och realistiskt alternativ till biltrafik.

Parallellt med planarbetet pågår en utredning som skall visa hur kollektivtrafiken kan utvecklas för arbetsresor.

Tågtrafik

Pendeltågstrafik bedrivs mellan Göteborg och Alingsås under perioden mellan klockan 05-24. Under en normal vardag är utbudet drygt 30 dubbelturer. Detta innebär att under högtrafik, på morgon och eftermiddag, sker det 1 avgång varje halvtimme. I övrigt sker 1 avgång varje timma.

Utöver pendeltåg angör även regiontåg Alingsås station. Regiontågen har färre uppehåll och därmed kortare restid till Göteborg.

Utöver pendel- och regiontåg finns fjärrtåg med förbindelser mot Göteborg och Stockholm.

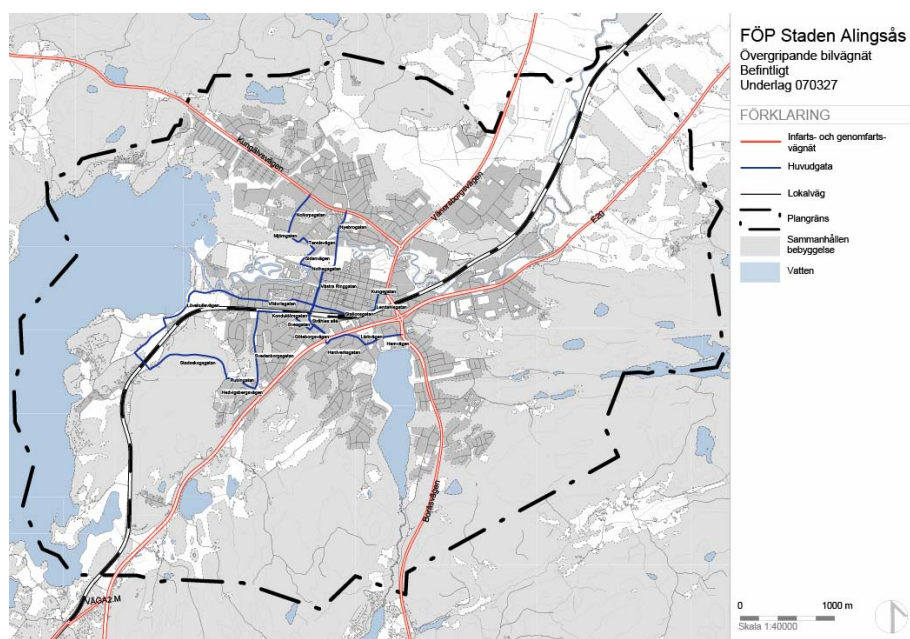
3.3.3 Vägnät och biltrafik

Det övergripande infarts- och genomfartsvägnätet består av:

- E 20
- V 180 (Boråsvägen, Vänersborgsvägen och Kungälvsvägen)
- Väg 1890 (Vänersborgsvägen)

Huvudgatorna binder ihop stadens olika delar vilket betyder att trafiken på dessa i viss utsträckning är genomfart. Följande är huvudgator, helt eller delvis, inom planområdet:

- | | |
|---------------------|------------------|
| • Stråhles allé | • Göteborgsvägen |
| • Västra Ringgatan | • Hantverksgatan |
| • Stationsgatan | • Lärkvägen |
| • Nyebrogatan | • Hemvägen |
| • Viktoriagatan | • Lendahlgatan |
| • Lövekullevägen | • Kungsgatan |
| • Konduktörsgatan | • Nolhagagatan |
| • Sveagatan | • Sidenvägen |
| • Swedenborgsgatan | • Tennisvägen |
| • Hedvigsbergsvägen | • Noltorpsgatan |
| • Rubingatan | |



Figur 10 Dagens övergripande vägnät

ra02s 2005-11-11

E20

E20 har 4 körfält med mittskiljeremsa/-barriär genom Alingsås.
Korsningarna är utformade enligt följande:

| Korsning | Regleringsform |
|--------------|--------------------------|
| Hedvigsberg | Signal |
| Sveaplan | Cirkulationsplats |
| Götaplan | Signal/cirkulationsplats |
| Kristineholm | Signal |

Väg 180

| Delsträcka | Standard |
|--------------------------|------------------------|
| Tegelbruket – Kungsgatan | 2-fält |
| Kungsgatan – Götaplan | 4-fält |
| Götaplan – Ängabo | 4-fält med mittbarriär |
| Söder Ängabo | 2-fält |

Huvudgator

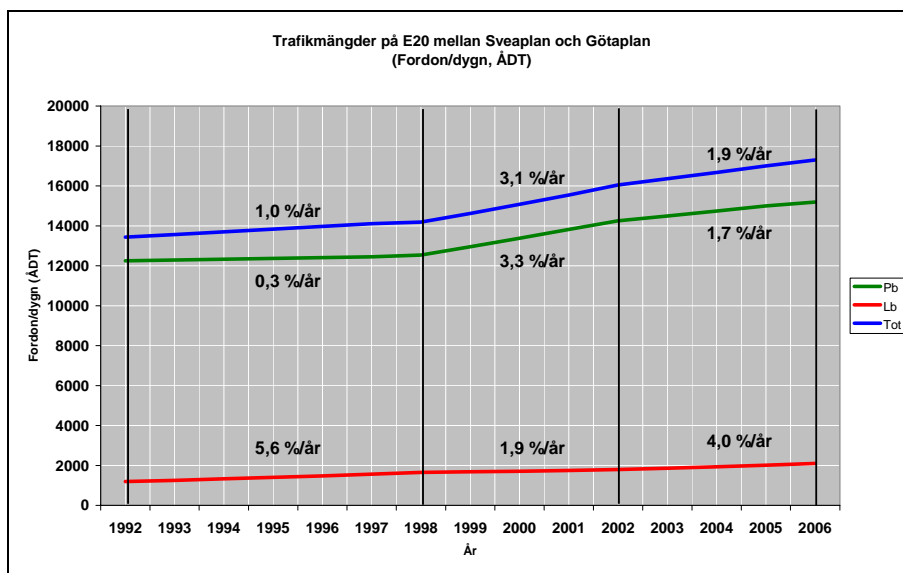
Huvudgatusystemet består till allra största delen av gator med 1 körfält i varje riktning utan mittseparering. Korsningarna är väjningsreglerade med huvudgatan som primär och anslutande gator som sekundära.

Trafikmängder

Historisk trafikutveckling

Nedan redovisas trafikutvecklingen för två vägvagnsnitt i Alingsås, dels på E20 och dels på Vänersborgsvägen norr Norra Strömgatan. Observera att trafikmängdsuppgifterna, som är hämtade från Vägverkets databas, avser årsmedeldygnstrafik (ÅDT).

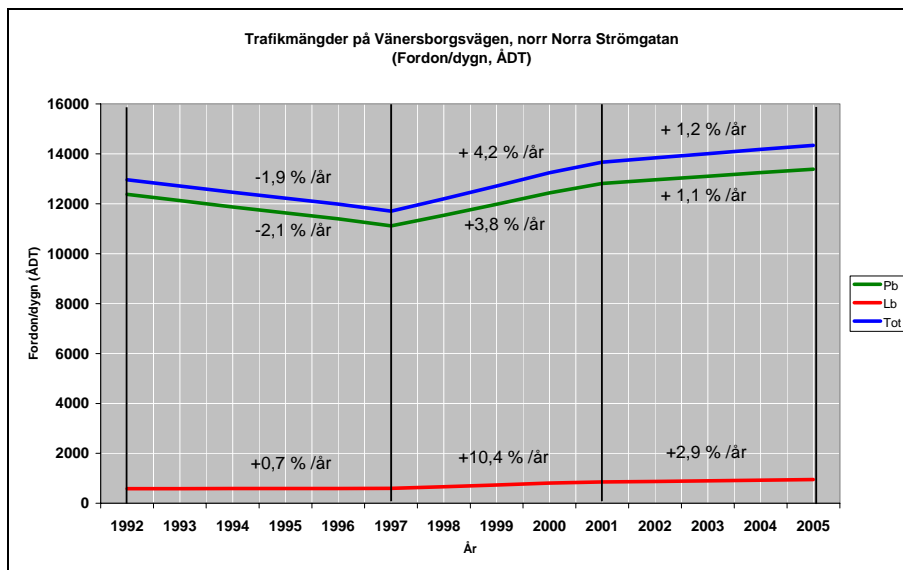
Av diagrammen framgår den totala trafikmängden samt personbils- och lastbilstrafik var för sig.



Figur 11 Trafikutveckling på E20 delen Sveaplan och Götaplan, mellan åren 1992 och 2006

Under perioden 1992 - 2006 ökade dygnstrafikmängden med ungefär 4 000 fordon vilket motsvarar knappt 30% eller i medeltal 1,8% per år. Ser man till ökningarna mellan de olika mätåren var ökningstakten störst mellan 1998 och 2002 den uppgick till 3,1 % per år. Efter 2002 är ökningstakten lägre och uppgår till 1,9% per år.

Noterbart är också att lastbilstrafiken ökar snabbare än personbilstrafiken. Under perioden 2002 - 2006 ökade lastbilstrafiken med cirka 4% per år vilket är mer än dubbelt så mycket jämfört personbilstrafiken.



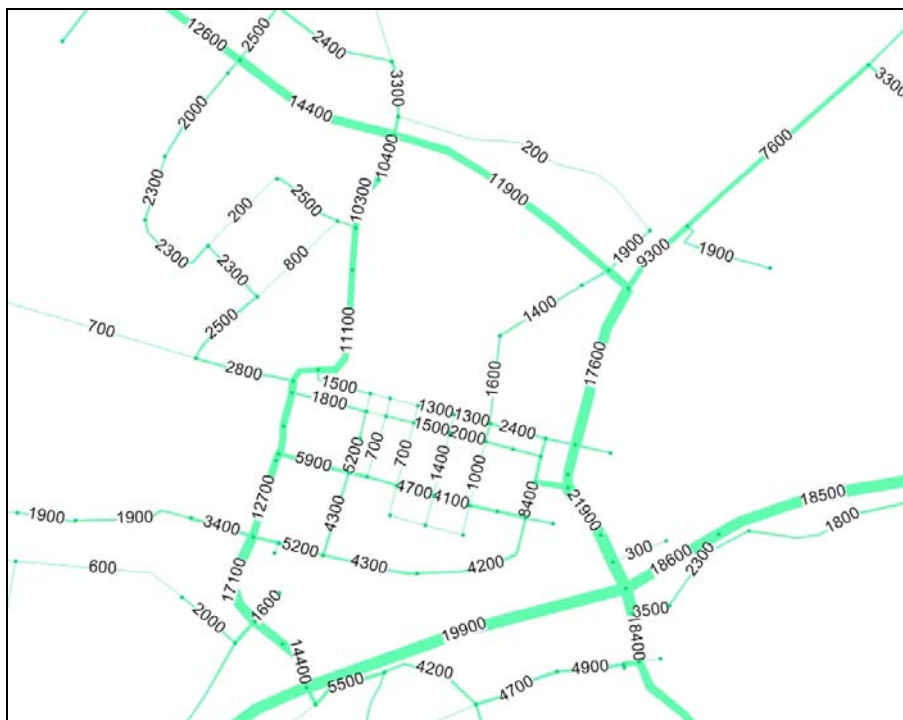
Figur 12 Trafikutveckling på Vänersborgsvägen norr Norra Strömgatan, mellan åren 1992 och 2005

Den totala trafikmängden minskade under perioden 1992 till 1997 med ungefär 2% per år. Lastbilstrafiken har dock ökat under hela perioden sedan år 1992. Efter 1997 har trafiken ökat kontinuerligt och fram till 2001 var ökningstakten mycket stor med 4% per år.

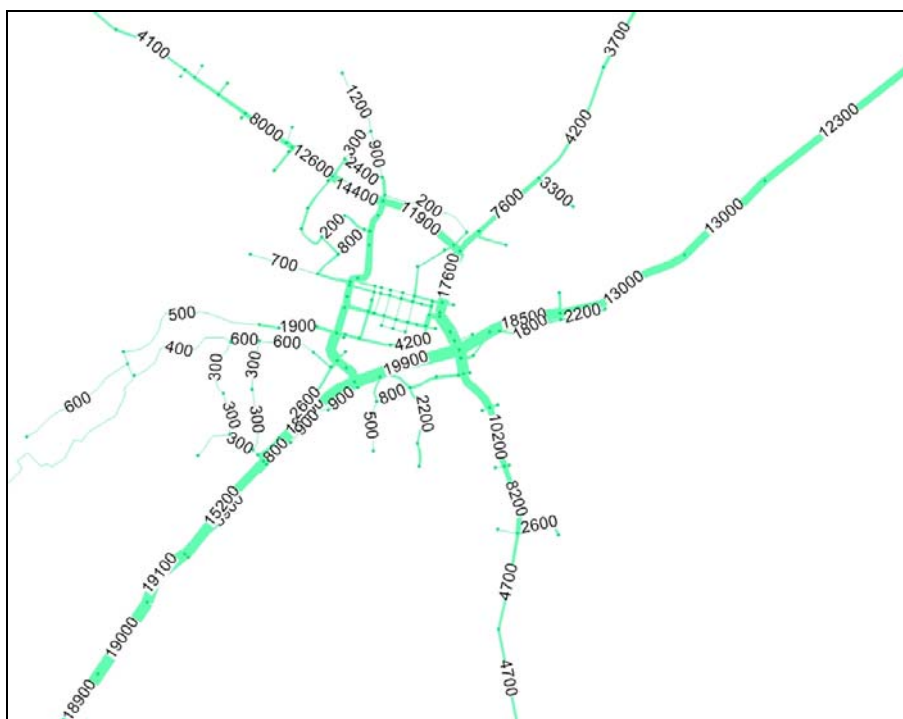
Precis som för E20 ökade trafiken kraftigt under perioden 1997 och 2001. För lastbilstrafiken var ökningen för denna perioden större än 10% per år.

Översikt

Figuren nedan visar beräknade trafikmängder för gatunätet i de centrala delarna. De beräknade trafikmängderna är avstämde mot mätdata och ger en god helhetsbild av hur trafiken belastar gatunätet.



Figur 13 Modellberäknade trafikmängder på de centrala delarna i dagens vägnät (fordon/medelvardagsdygn år 2005)



Figur 14 Beräknade trafikmängder i dagens vägnät, översiktsvy, (fordon/medelvardagsdygn år 2005)

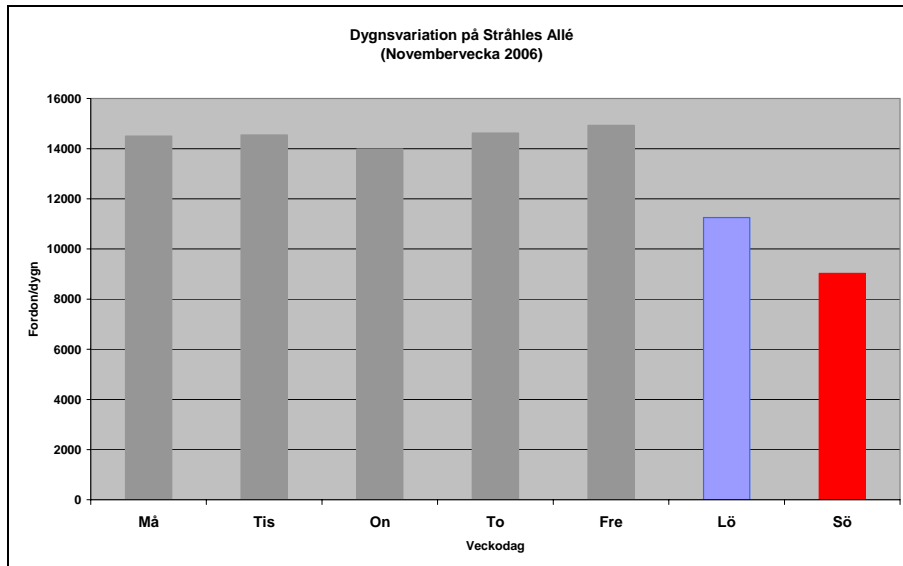
ra02s 2005-11-11

Följande beräknade trafikmängder kan noteras för huvudvägnätet år 2005:

| Gata | Avsnitt | Trafikmängd (fordon/vardagsdygn) |
|------------------|----------------------------------|-------------------------------------|
| Stråhles Allé | Sveaplan - Göteborgsvägen | 14 000 |
| | Göteborgsvägen - Stationsgatan | 17 000 |
| Vänersborgsvägen | E20 – Kungsgatan | 21 900 |
| | Norra Strömgatan - Kungälvsvägen | 17 600 |
| | Norr Kungälvsvägen | 9 000 |
| Boråsvägen | Söder E20 | 18 000 |
| Stationsgatan | Öster Magasinsgatan | 4 300 |

Trafikens variation under en vecka

Diagrammet nedan visar hur trafikbelastningen på Stråhles allé varierar under veckans dagar. Trafikmängden är ungefär lika stor under de olika vardagarna. Under lördag och söndag är trafikmängden 30 – 40 % mindre än under vardagarna.



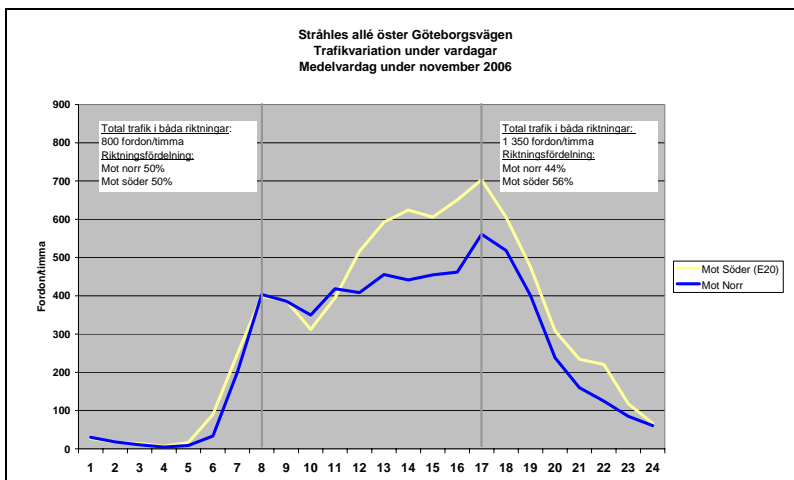
Figur 15 Trafikens fördelning under en novembervecka år 2006

Trafikvariation under ett vardagsdygn

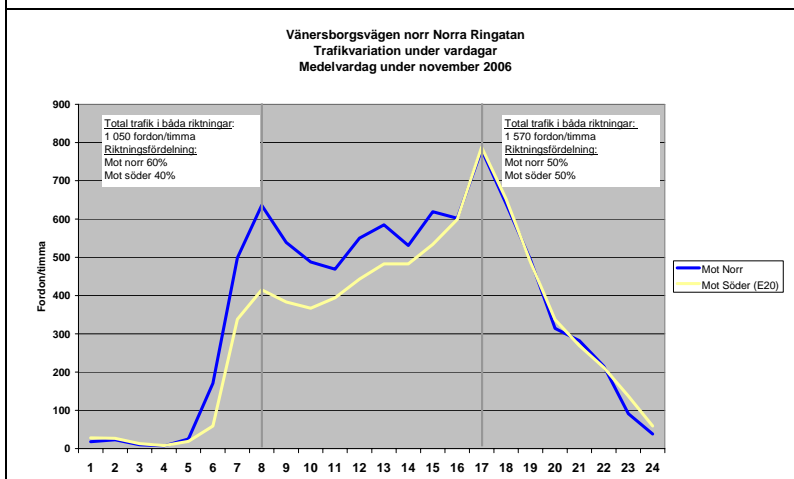
I diagrammet nedan framgår hur trafikmängden varierar under ett vardagsdygn på Stråhles allé öster om Göteborgsvägen och Vänersborgsvägen norr om Norra Ringgatan.

De största timtrafikmängderna återfinns på eftermiddagen då Stråhles allé belastas med cirka 1 350 fordon/timma och Vänersborgsvägen med ungefär 1 570 fordon/timma. I båda fallen utgör maxtimtrafiken ungefär 10% av veckodygnstrafiken och knappt 9% av vardagsdygnstrafiken vilket är tämligen normala andelar.

Av mätningarna framgår även att det finns en betydande osymmetri mellan Vänersborgsvägen och Stråhles allé. Totalt sett under ett vardagsdygn är det ungefär 1 000 fordon som mot norr kör via Vänersborgsvägen som senare kör mot söder via Stråhles allé.



Figur 16 Timtrafikvariation på Stråhles allé



Figur 17 Timtrafikvariation på Vänersborgsvägen norr om Kungsgatan

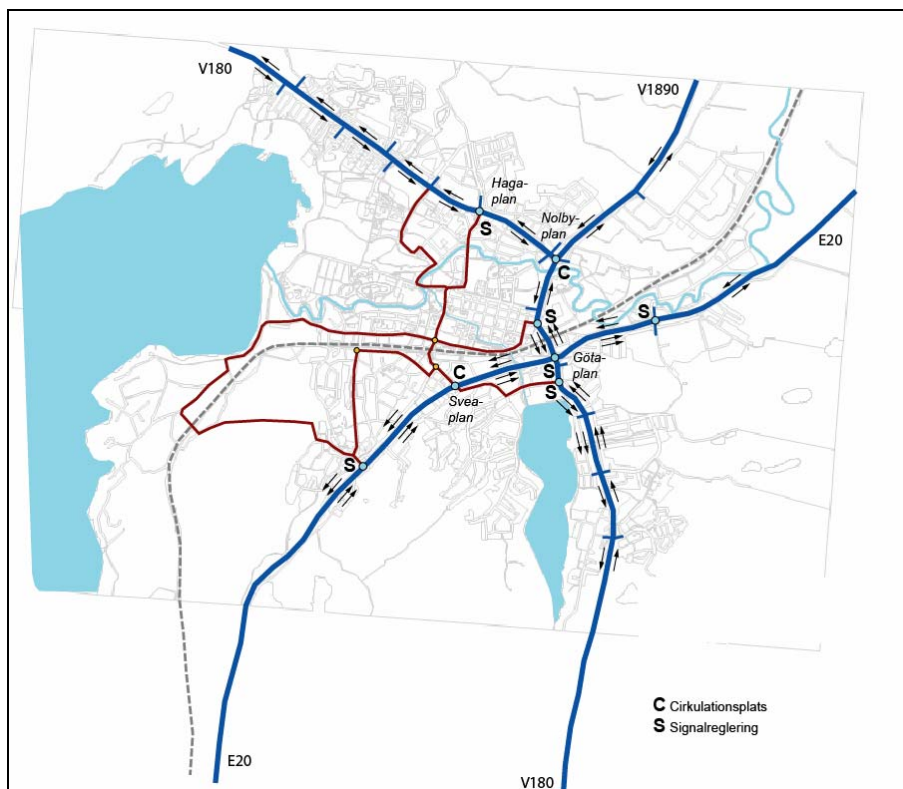
Kapacitetsbedömning

När trafikmängderna ökar och de börjar närma sig kapacitetsgränsen minskar hastigheter och trängsel uppstår. Var kapacitetsgränsen går är framförallt beroende av antal körfält och hastighetsstandard men också andra faktorer som trafikmiljö och för korsningar regleringsform.

För att få en grov uppfattning om framkomligheten i dagens nät har en översiktlig kapacitetsbedömning genomförts. Kapaciteten för 1 körfält uppgår till cirka 1 700 fordon/timme på mittseparerade vägar i

ra02s 2005-11-11

ytermiljö och 1 000 fordon/timma på tvåfältsgator utan mittseparering i centrummiljöer.



Figur 18 Standard i det överordnade vägnätet

Sammantaget bedöms dagens vägnät med några undantag ha tillräcklig kapacitet för att avveckla dagens trafikmängder. De delar som bedöms ligga nära kapacitetsgränsen framgår nedan.

Väg/gatuavsnitt

- Vänersborgsvägen mellan Kungsgatan och Nölbyplan
- Stråhles allé

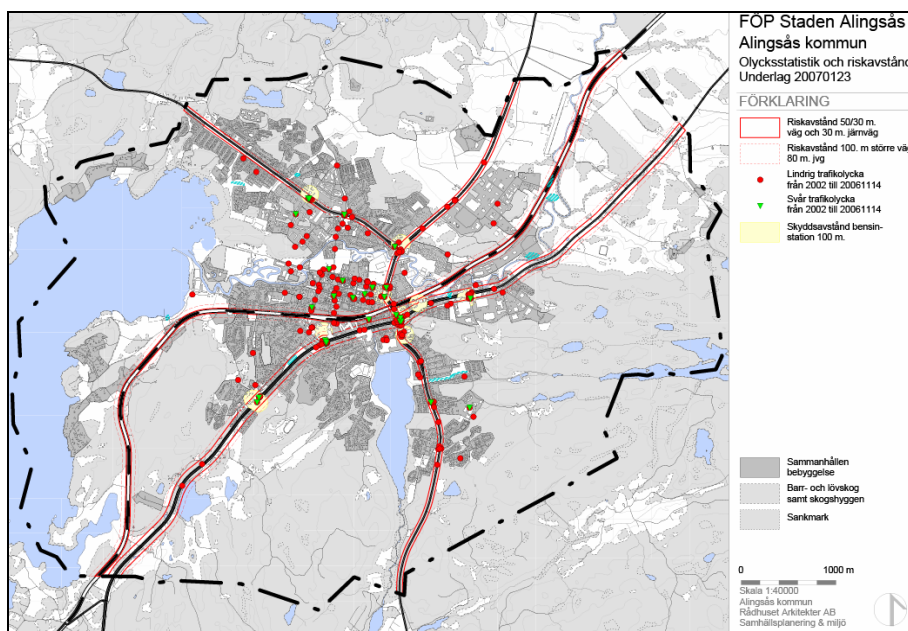
Korsningar

- | | |
|--------------------------------|-------------------------------|
| • Sveaplan | • Stråhles allé/Stationsgatan |
| • Götaplan | • Vänersborgsvägen/Kungsgatan |
| • Stråhles allé/Göteborgsvägen | • Hagaplan |

3.4 Trafiksäkerhet

Statistik om trafikolycksfall lagras i den nationella databasen STRADA genom att polis och sjukvårdsinrättningar lämnar rapporter. Databasen är under uppbyggnad varför de uppgifter som finns kan vara förenade med betydande osäkerheter. För Alingsås finns rapportering sedan 5 år tillbaka från polisen medan sjukvården har startat sin rapportering senare. Detta betyder att det sannolikt finns ett betydande mörkertal för främst de oskyddade trafikanterna.

Enligt STRADA har det under perioden 20020101 – 20061114, dvs nästan en 5-årsperiod inträffat 221 trafikolyckor. Av dessa hade 1 dödlig utgång och 28 hade svårt skadade personer.



Figur 19 Trafikolyckor under perioden 2002-2006

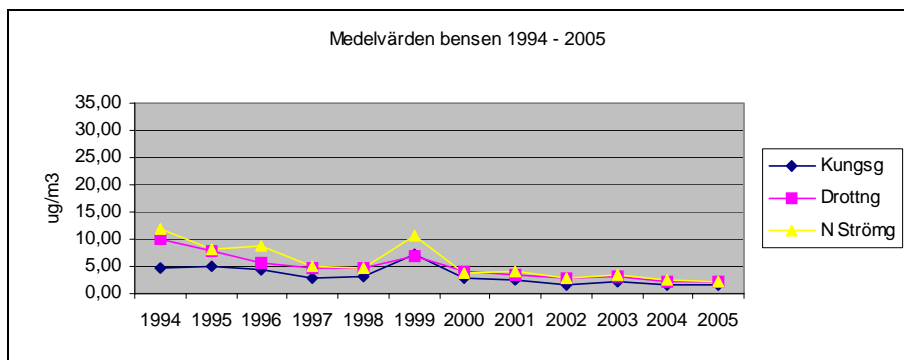
Detta material behöver studeras vidare och utgör underlag för det fortsatta arbetet med trafiksäkerhetsfrågorna.

3.5 Miljö

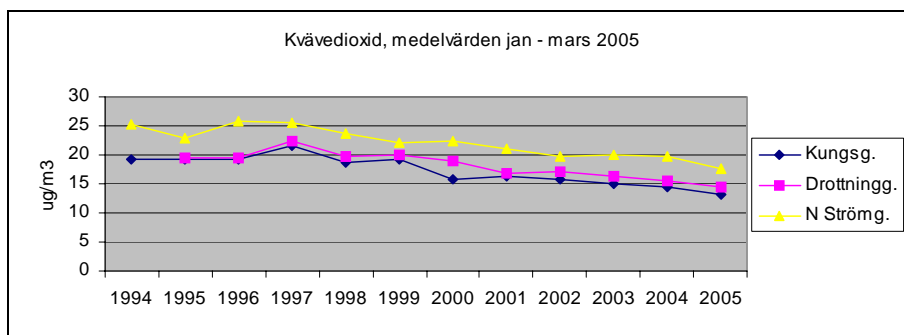
3.5.1 Luftföroreningar

Kommunen har genomfört mätningar av luftföroreningar i tre centrala punkter sedan 1994. Man mäter VOC (flyktiga ämnen, ex vis bensen), kvävedioxid och svaveldioxid vilka alla i olika grad påverkas av utsläpp från trafik.

I nedanstående diagram framgår hur halterna av bensen och kvävedioxid har utvecklats sedan mätningarna startade.



Figur 20 Bensenhalter i tre centrala punkter åren 1994-2005



Figur 21 Kvävedioxidhalter i tre centrala punkter under perioden 1994-2005

I Miljö- och hälsovårdskontorets rapport från 2005 konstateras att samtliga luftföroreningskomponenter har minskat i stadskärnan sedan mätningarna startade. Förklaringarna är bland annat renare bränsle samt motorer som renar avgaserna på ett mer effektivt sätt.

Mätresultaten kan jämföras mot de gränsvärden som anges i miljö-kvalitetsnormer för bensen, kvävedioxid och svaveldioxid samt mot IMM:s lågrisknivåer för VOC. Vid en sådan jämförelse är nivåerna i allmänhet under gränsvärdena. Undantag är bensen där Miljö- och hälsovårdskontorets bedömer att halterna är något för höga.

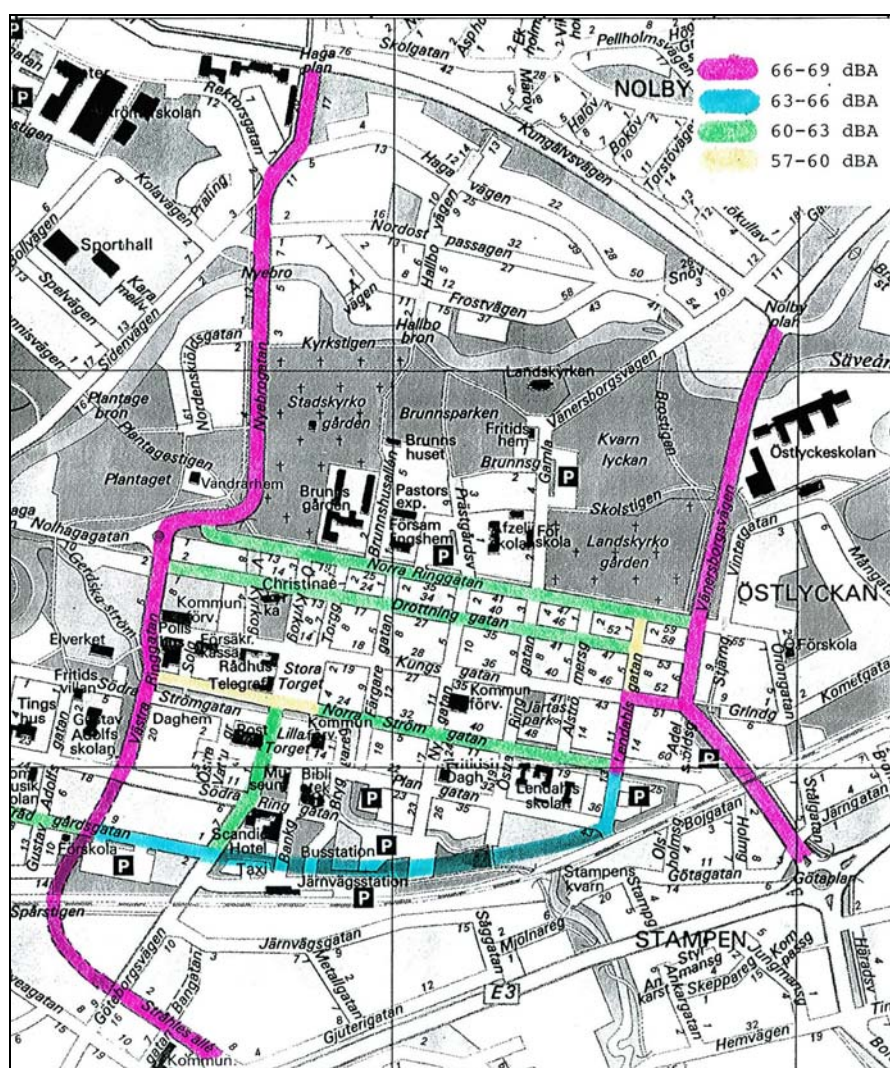
Halterna har under senare år planat ut vilket kan tyda på att effekterna till följd av bättre motorer och bränslen har slagit igenom fullt ut.

Ytterligare en luftföroreningskomponent är små partiklar från väg-beläggning och däck. Dessa har uppmärksammats på senare tid som

mycket hälsovådliga. Kommunen har påbörjat mätningar av partiklar och resultatet kommer att kunna redovisas under år 2007.

3.5.2 Buller

Senast en trafikbulleröversikt gjordes för Alingsås stad var 1989. I översikten har ljudnivån vid bostäder liggande närmast aktuell väg eller gata beräknats. Figuren nedan visar resultaten från trafikbulleröversikten år 1989.



Figur 22 Bullernivåer i stadskärnan enligt beräkning år 1989

Bullerutredningen är visserligen föråldrad men bedöms ändå ha en viss relevans som beskrivning av bullersituationen i stadskärnan.

Sedan bulleröversikten gjordes har, som redogjorts för i tidigare avsnitt ovan, trafikflödet på E20 ökat med storleksordningen 30%. Redan 1989 översteg ljudnivån riktvärdet 55 dBA vid många gator och vägar, framförallt vid genomfartsleder som E20 och väg 180, men också på stadsgator. 65 dBA överskreds på Kungälvsvägen, E20, Boråsvägen, Nyebrogatan, Västra Ringgatan, Lendahlgatan, Kungsgatan och Vänersborgsvägen. 60 dBA överskreds på Norra Ringgatan, Drottninggatan Norra Strömgatan och nuvarande Magasinsgatan. Trafikräkningar från senare år är ofullständiga men trafikminskning har inte konstaterats på någon av dessa gator. Däremot har en ökning på Norra Strömgatan, Magasinsgatan och Norra Ringgatan konstaterats.

En sammanfattande bedömning av trafikbullersituationen är att den orsakar väsentliga olägenheter på flera gatuavsnitt redan idag. Den ökning av trafiken på stadens gator och vägar kommande år som prognoserna indikerar på kommer att försämra situationen ytterligare för många människor. Det är därför väsentligt att bullersituationen följs upp som ett underlag för att förbättra situationen för de människor som är utsatta.

3.6 Sammanfattning av nuläget

Ovanstående avsnitt kan sammanfattas i följande:

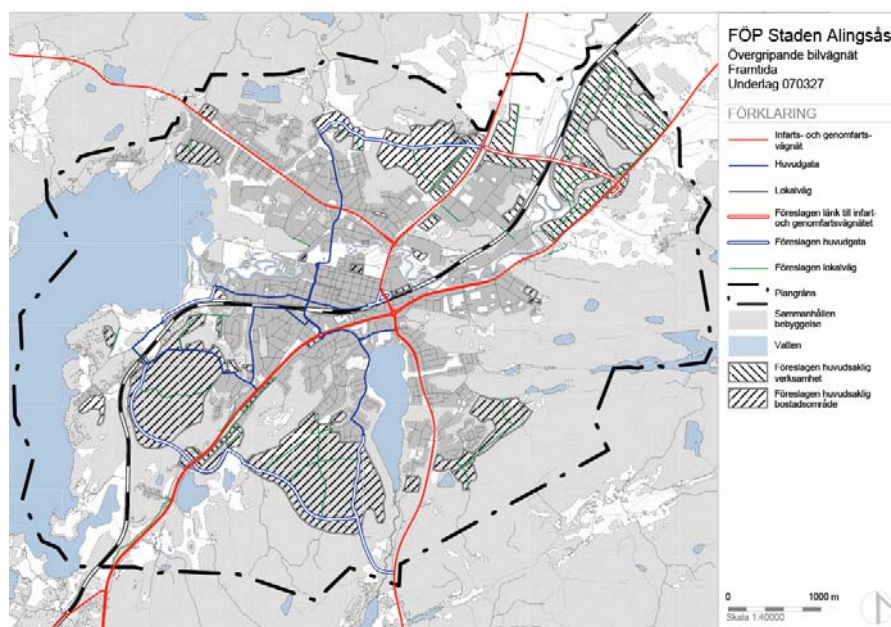
- Biltätheten i Alingsås ligger något över riksmedelvärdet och även över medelvärdet för Västra Götalandsregionen.
- Utpendlingen är omfattande. Varje vardag sker ungefär 18 000 arbetsresor över kommungränsen (exkl genomgående). Ungefär 2/3 av dessa avser utpendling där Göteborgs kommun dominerar kraftigt.
- Gång- och cykelvägnätet har varierande standard. E20 och järnvägen är kraftiga barriärer som minskar tillgängligheten.
- Resorna med bil dominerar kraftigt och utgör ungefär 2/3-delar av alla resor.
- Andelen resor med kollektivtrafiken är låg. Ser man enbart till färdmedlen bil och kollektivtrafik är andelen kollektiva resor 7%. Undantag är stråket mot Göteborg där andelen är betydligt större.
- Utbudet av kollektivtrafik är alltför begränsat för att utgöra ett attraktivt alternativ till bil.
- Trafikmängderna på E20 och Vänersborgsvägen har de senaste 4 – 5 åren ökat med storleksordningen 1,5 % per år. Lastbilstrafiken har haft dubbelt så stor ökningstakt.
- Gatunätet har trängsel med nedsatt framkomlighet på kritiska avsnitt. Dessa är Vänersborgsvägen, Stråhles allé, Sveaplan, Göta-plan, Vänersborgsvägen/Kungsgatan, Stråhles allé/Stationsgatan samt Stråhles allé/Göteborgsvägen. På övriga delar av gatunätet bedöms kapaciteten vara tillräcklig.
- Under den senaste 5-årsperioden har det inträffat drygt 220 trafikolyckor. Med hänsyn till att dessa i stort endast är baserade på rapporter från polisen är mörkertalet stort för oskyddade trafikanter.
- Ett betydande antal människor är utsatta för bullernivåer som ligger över riktvärdena.
- Luftföroreningarna har minskat sedan mätningarna startade år 1994. Halterna av framförallt bensen bedöms vara något för höga.

4 Framtida resbehov

4.1 Basscenario för 2030

4.1.1 Förutsättningar

Samrådsförslag till FÖP Staden redovisar utbyggnad av lokalgator inom exploateringsområden samt även kompletteringar i det överordnade vägnätet. Nedan redovisas det framtida överordnade vägnätet med förslag till funktionsindelning.



Figur 23 Övergripande vägnät enligt samrådsförslag FÖP Staden

Basscenario för 2030, scenario **BAS30**, omfattar vägnätet enligt figuren ovan samt följande antaganden:

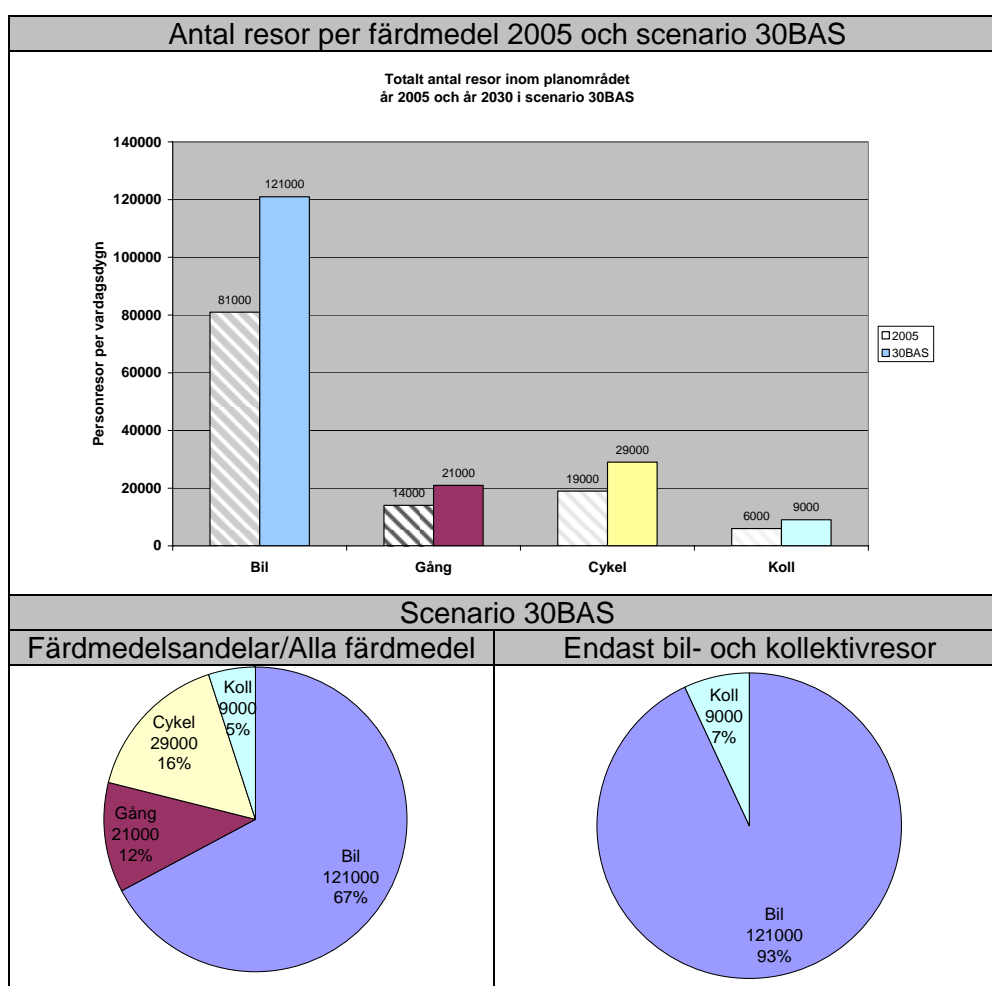
- Befolkningen ökar med 9 200 personer
- Sysselsättningstillfällena ökar med 4 600
- Den disponibla inkomsten ökar med 13% (ca 0,5% per år) vilket påverkar resalstringen i motsvarande grad
- Dagens resvanor (färdmedelsval) bibehållas

I det framtida vägsystemet antas bland annat följande åtgärder i det övergripande vägnätet vara genomförda:

- E20 är utbyggd med planskilda korsningar
- Norra länken är utbyggd
- Södra länken är utbyggd
- Stationsgatan är utbyggd i den östra delen med planskild anslutning till Vänersborgsvägen

4.1.2 Resalstring

Om färdmedelsfördelningen från år 2005 ligger fast kommer antalet resor med de olika färdmedlen för år 2030 att bli enligt diagrammen nedan.

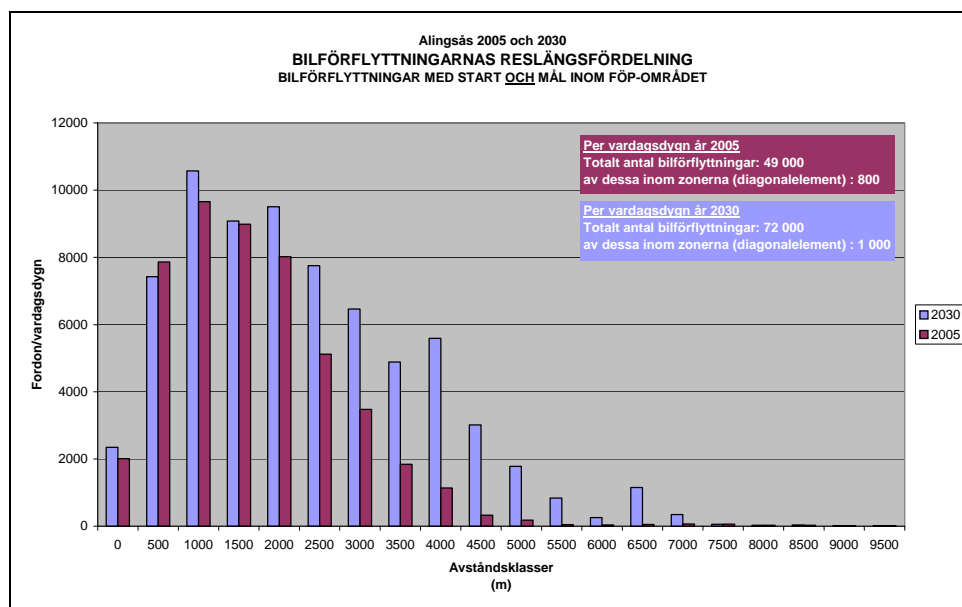


Figur 24 Färdmedelsfördelning inom och till/från planområdet i scenario 30BAS.
(Personresor/vardagsdygn)

I detta scenario skulle personresorna med bil öka från drygt 80 000 år 2005 till drygt 121 000 år 2030 vilket är en relativ ökning med nästan 50%.

4.1.3 Resavstånd

Figuren nedan visar hur bilförflyttningarna fördelar sig på olika avståndsklasser år 2005 och år 2030. De tillkommande resorna hamnar i större utsträckning på längre avstånd jämfört 2005.



Figur 25 Bilresornas fördelning på avstånd år 2005 och år 2030

Förklaringen till de längre resavstånden är att planförslaget innebär utbyggnad av både bostäder och verksamheter på nya markområden.

Den största mängden av bilresorna sker på cykelvänliga avstånd inom 3 km.

4.2 Känslighetsanalys av basscenario 2030

Två alternativa analyser har genomförts för att översiktligt analysera känsligheten i modellen med avseende på resalstring samt ruttval i kritiska gatuavsnitt. Utgångsscenario är **30BAS**. De alternativa scenarierna är:

1) 30AL

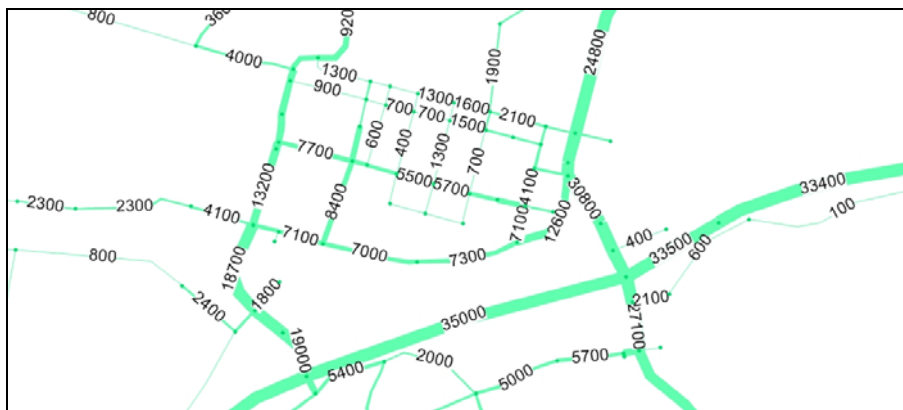
Alstringen av förflyttningar per bil antas ligga kvar på 2005 års nivå. Vägnätet har fri kapacitet vilket innebär att ingen trängsel uppstår som skulle kunna påverka vägvalet.

2) 30KA

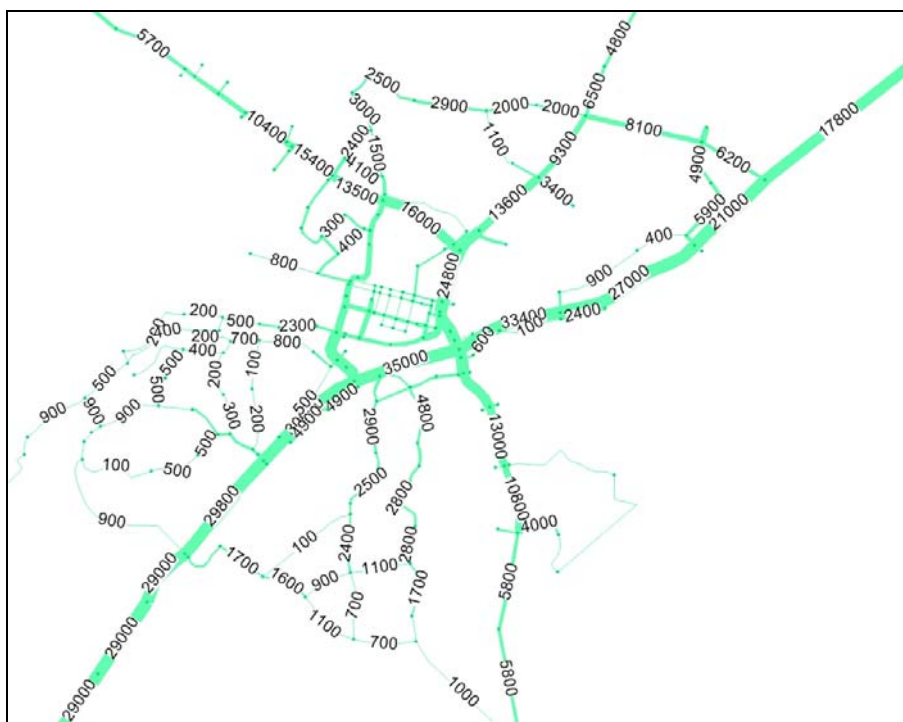
Dagens kapacitet på kritiska delar av vägnätet bibehålls. Norra Länken och E20 antas dock vara utbyggda.

4.2.1 Scenario 30BAS

En utförlig redogörelse av trafikberäkningsmodell och scenario 30BAS framgår av separat rapport "Trafikanalys av förslag till fördjupad översiktsplan för staden". Nedan redovisas trafikmängder på vägnätet.



Figur 26 Beräknade trafikmängder i scenario 30BAS. Centrumvy (Fordon/vardagsdygn)

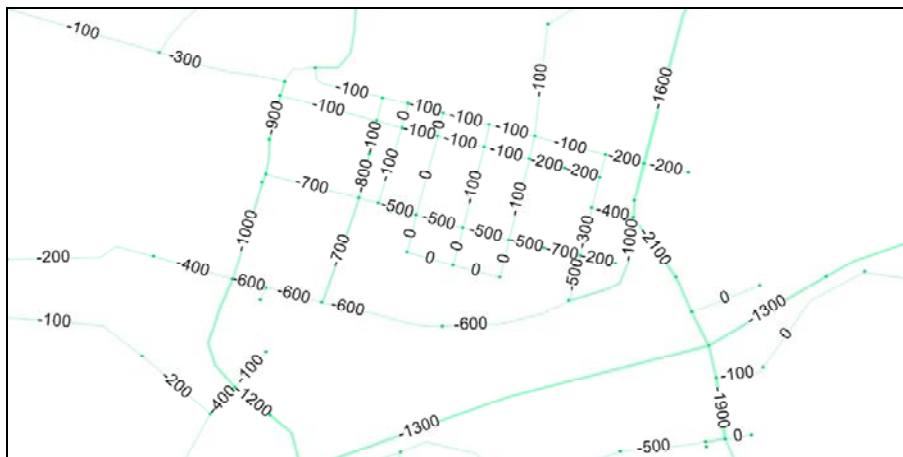


Figur 27 Beräknade trafikmängder i scenario 30BAS. Översiktsvy (Fordon/vardagsdygn)

| Gata | Avsnitt | Trafikmängd (fordon/vardagsdygn) | | |
|------------------|----------------------------------|-------------------------------------|--------|-----------|
| | | 2005 | 30BAS | Differens |
| Stråhles Allé | Sveaplan - Göteborgsvägen | 14 000 | 19 000 | + 5 000 |
| | Göteborgsvägen - Stationsgatan | 17 000 | 18 700 | + 1 700 |
| Vänersborgsvägen | E20 – Kungsgatan | 21 900 | 30 800 | + 8 900 |
| | Norra Strömgatan - Kungälvsvägen | 17 600 | 24 800 | + 7 200 |
| | Norr Kungälvsvägen | 9 000 | 13 600 | + 4 600 |
| Boråsvägen | Söder E20 | 18 000 | 27 100 | + 9 100 |
| Stationsgatan | Öster Magasinsgatan | 4 300 | 7 000 | + 2 700 |

4.2.2 Scenario 30AL

Detta scenario utgår från att befolkning och sysselsatta ökar med samma antal som 30BAS. Till skillnad från 30BAS där trafikallstringen per person antas öka med ekonomisk tillväxt, antas allstringen i 30AL ligga kvar på samma nivå som år 2005. Effekterna på vägnätet jämfört scenario 30BAS framgår av figurerna nedan.

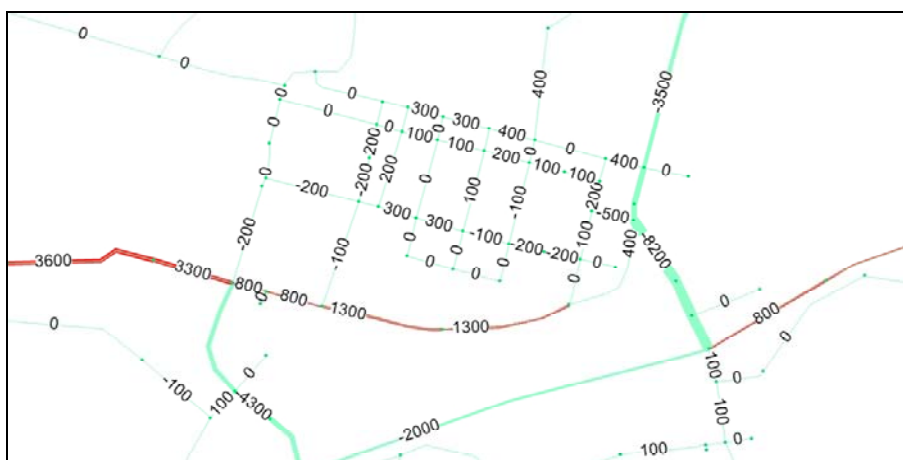


Figur 28 Trafikdifferens mellan scenario 30AL och 30BAS. Centrumvy (fordon/vardagsdygn)

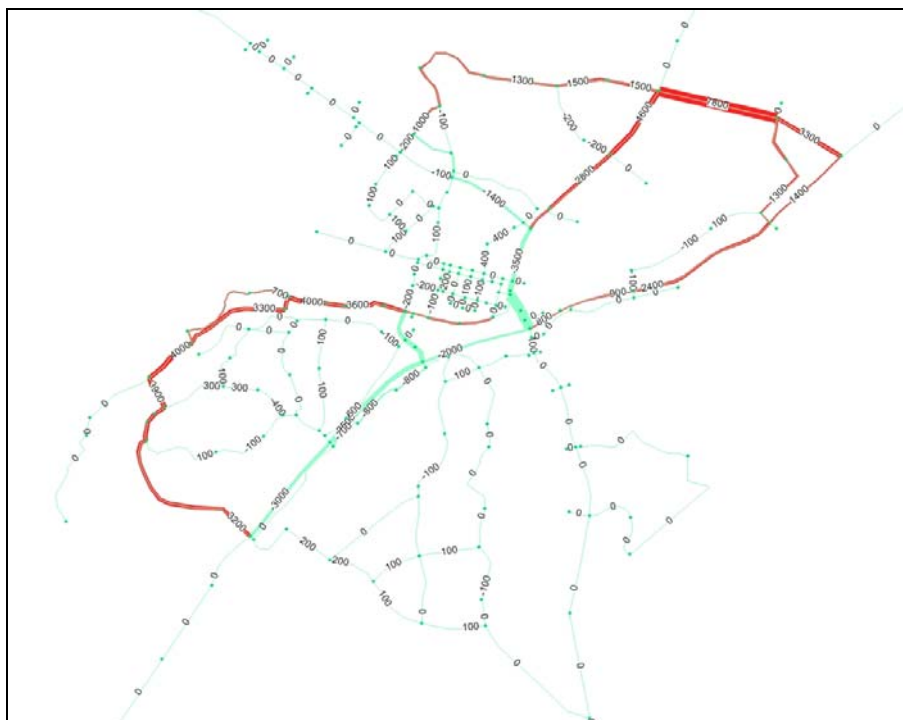
4.2.3 Scenario 30KA

I detta scenario analyseras trafikfördelningen givet att trafikmängderna på de kritiska gatuavsnitten Stråhles allé och Vänersborgsvägen ligger fast på dagens nivå. Detta är inte en realistisk utveckling utan skall ses som en slags provokationstest för att analysera vilka gator som kommer att få ökad belastning i samband med ökad trängsel på de utpekade gatuavsnitten.

Trafikfördelningseffekterna jämfört scenario 30BAS redovisas i figurerna nedan.



Figur 30 Trafikdifferens mellan scenario 30KA och 30BAS. Centrumvy.



Figur 31 Trafikdifferens mellan scenario 30KA och 30BAS. Översiktsvy.

Om nuvarande kapacitet skulle bibehållas på Stråhles allé och Vänersborgsvägen visar beräkningen att trafikmängderna i första hand skulle öka på:

- Vänersborgsvägen, norr Kungälvsvägen
- Norra länken
- Viktoriagatan/Lövekullevägen/nya vägar genom Stadsskogen alternativt Sveagatan/Konduktörsgatan/nya vägar genom Stadsskogen
- E20 öster om Götaplan

4.3 Sammanfattning och slutsatser resbehov 2030

- Basscenario BAS30 innebär att resbehoven ökar med nästan 50% fram till år 2030.
- Resavstånden ökar till följd av att nya markområden byggs ut. En mycket stor del av resorna är dock kortare än 3 km.
- Känslighetsanalysen visar att med prognosen för 2030 års invånarantal och sysselsatta samt resvanor och alstringstal enligt 2005 års nivå skulle trafikmängderna år 2030 bli cirka 10% lägre jämfört basscenario för 2030 och 40% större än 2005 års trafiknivå.
- Kapaciteten i dagens vägnät är på vissa avsnitt otillräcklig för att kunna ta emot de framtida trafikmängderna. Framförallt är tillfarterna från E20 till stadskärnan, Stråhles allé och Vänersborgsvägen, kritiska. Om kapaciteten är otillräcklig kommer trängsel att uppstå vilket kan bland annat innebära att biltrafikanterna (ej rangordnade):
 - väljer att trängas, dvs att stå i kö
 - förändrar sitt vägval
 - förändrar sin restidpunkt
 - byter målpunkt
 - avstår från att resa
 - byter till annat färdmedel

5 Tänkbara åtgärder och effekter

För att få en uppfattning om hur biltrafikmängderna skulle påverkas om resvanorna förändras har fyra principiella scenarios konstruerats. Samtliga innebär att bilresorna minskar och att dessa istället utförs med kollektivtrafik eller cykel. Beläggningen per bil har schablonmässigt antagits till 1,2 personer per bil.

Analyserna är inga prognoser utan är scenarios/räkneexempel som syftar till att beskriva hur olika grader av förändringar i resvanorna skulle påverka biltrafiken. Vilka åtgärder som egentligen krävs för att få till stånd överflyttningarna som att skapa attraktiva gång- och cykelsystem och kollektivtrafiksystem eller om det krävs någon form av restriktioner analyseras inte här.

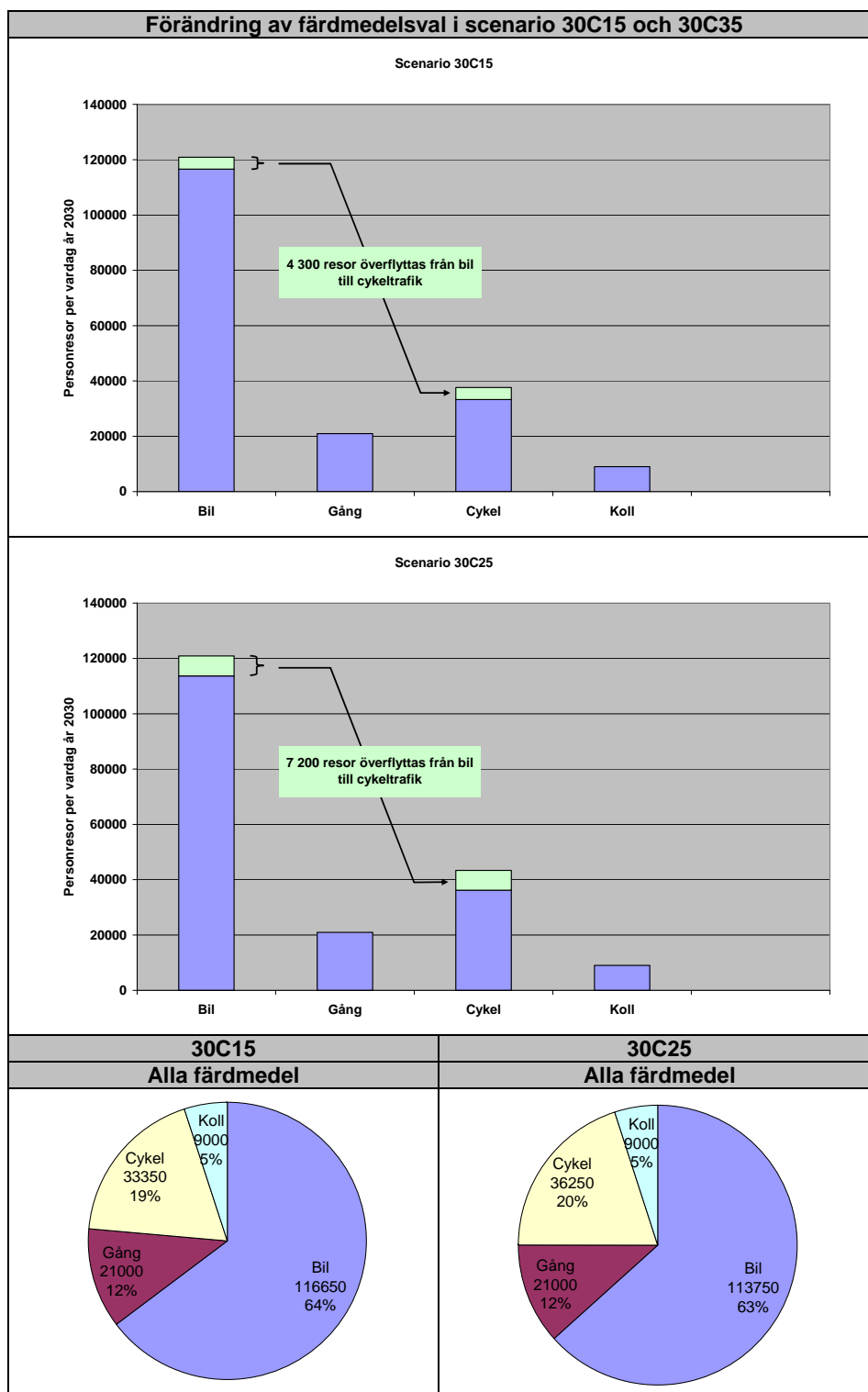
5.1 Satsning på cykeltrafik

Som framgår av diagram ovan är det en stor andel av dagens bilresor som är kortare än 3 km. Med hänsyn till de korta avstånden bör det finnas möjligheter att bilresor istället utförs med cykel. Detta kräver bland annat ett attraktivt cykelvägnät. Idag utförs ungefär 15% av alla resor med cykel.

Två alternativa scenarier har konstruerats. I dessa antas att cykeltrafiken ökar och att denna sker genom minskning av kortväga bilresor i motsvarande grad. De två scenarier som analyserats är följande:

- a) **30C15**
Resor med cykel ökar med 15%.
- b) **30C25**
Resor med cykel ökar med 25%.

Diagrammen nedan beskriver hur färdmedelsfördelningen förändras i de båda scenarierna.



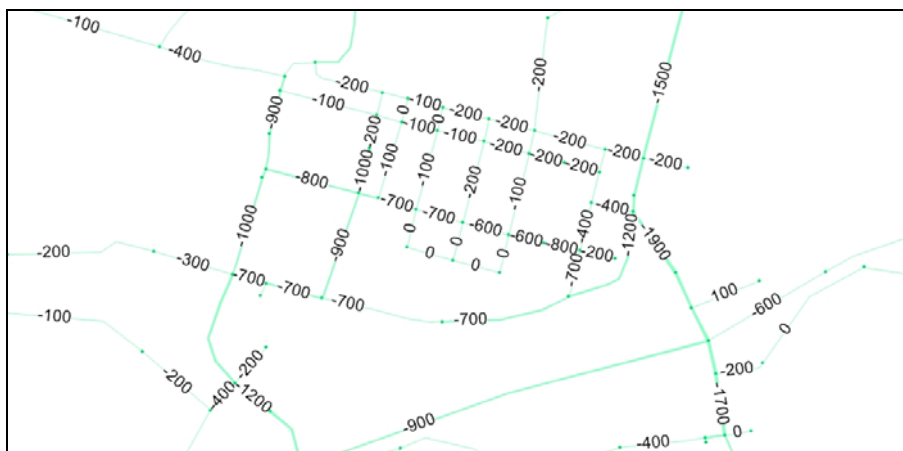
Figur 32 Färdmedelsfördelning inom och till/från planområdet i scenario 30C15 och 30C25. (Personresor/vardagsdygn)

ra02s 2005-11-11

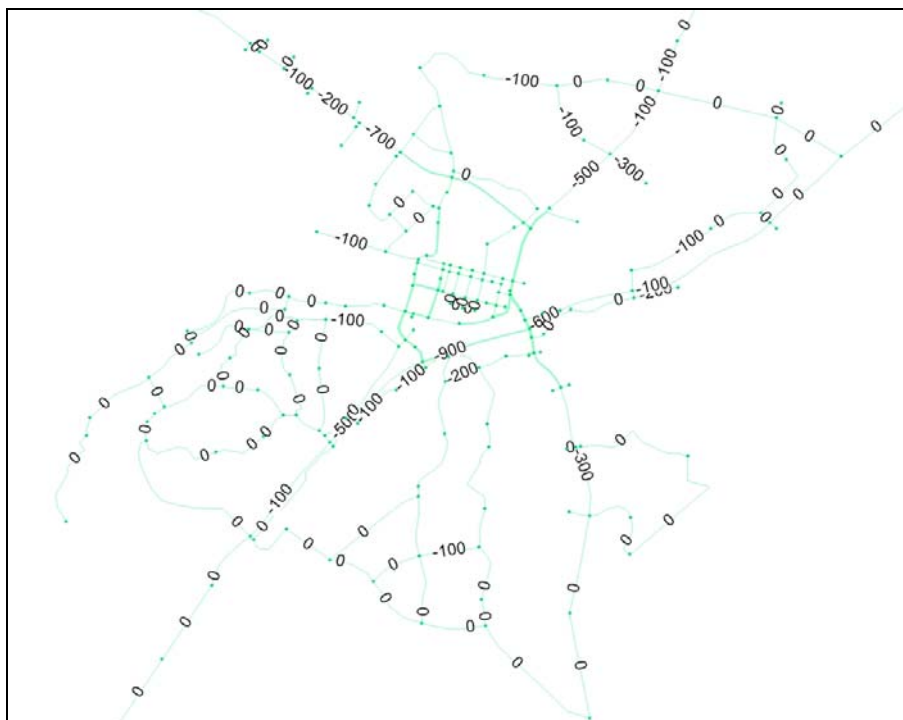
Effekterna på biltrafiken framgår av figurerna nedan. Jämförelsen görs mot basscenariot för år 2030 (30BAS).

5.1.1 Scenario 30C15

I detta scenario antas cykelresorna öka med 15% vilket motsvarar 4 000 personresor. Detta innebär att det totala antalet bilförflyttningar minskar med 3 300 fordon/vardagsdygn. Effekterna på trafikmängderna i vägnätet framgår av figurerna nedan.



Figur 33 Trafikdifferens mellan scenario 30C15 och 30BAS. Centrum.
(Fordon/vardagsdygn)



Figur 34 Trafikdifferens mellan scenario 30C15 och 30BAS. Översikt.
(Fordon/vardagsdygn)

I första hand är det de centrala gatorna som påverkas medan vägnätet i ytterområdena endast påverkas marginellt.

| Gata | Avsnitt | Trafikmängd (fordon/vardagsdygn) | | |
|------------------|----------------------------------|-------------------------------------|--------|-----------|
| | | 30BAS | 30C15 | Differens |
| Stråhles Allé | Sveaplan - Göteborgsvägen | 19 000 | 17 800 | - 1 200 |
| | Göteborgsvägen - Stationsgatan | 18 700 | 17 300 | - 1 400 |
| Vänersborgsvägen | E20 – Kungsgatan | 30 800 | 28 900 | -1 900 |
| | Norra Strömgatan - Kungälvsvägen | 24 800 | 23 300 | -1 00 |
| | Norr Kungälvsvägen | 13 600 | 12 800 | -800 |
| Boråsvägen | Söder E20 | 27 100 | 25 300 | -1 700 |
| Stationsgatan | Öster Magasinsgatan | 7 000 | 6 300 | -700 |

Den största enskilda minskningen skulle ske på Vänersborgsvägen vid järnvägsbron och uppgå till ungefär 1 900 fordon/dygn. Jämfört scenario 30BAS motsvarar minskningen ungefär 6%.

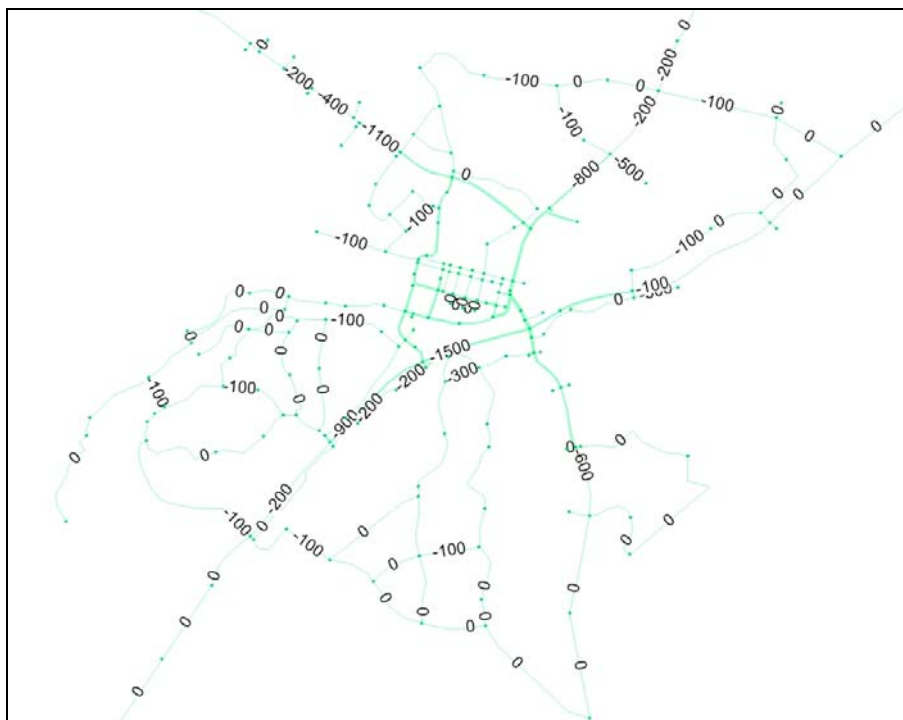
5.1.2 Scenario 30C25

I detta scenario antas cykelresorna öka med 25% vilket motsvarar 7 000 personresor. Detta innebär att det totala antalet bilförflyttningar minskar med 5 800 fordon/vardagsdygn.

Figurerna nedan visar hur överflyttningen till cykelresor påverkar trafikmängderna i vägnätet.



Figur 35 Trafikdifferens mellan scenario 30C25 och 30BAS. Centrum.
(Fordon/vardagsdygn)



Figur 36 Trafikdifferens mellan scenario 30C25 och 30BAS. Översikt.
(Fordon vardagsdygn)

I första hand är det de centrala gatorna som påverkas medan vägnätet i ytterkanterna endast påverkas marginellt.

| Gata | Avsnitt | Trafikmängd (fordon vardagsdygn) | | |
|------------------|----------------------------------|-------------------------------------|--------|-----------|
| | | 30BAS | 30C25 | Differens |
| Stråhles Allé | Sveaplan - Göteborgsvägen | 19 000 | 17 000 | -2 000 |
| | Göteborgsvägen - Stationsgatan | 18 700 | 16 400 | -2 300 |
| Vänersborgsvägen | E20 – Kungsgatan | 30 800 | 27 700 | -3 100 |
| | Norra Strömgatan - Kungälvsvägen | 24 800 | 22 300 | -2 500 |
| | Norr Kungälvsvägen | 13 600 | 12 800 | -800 |
| Boråsvägen | Söder E20 | 27 100 | 24 300 | -2 800 |
| Stationsgatan | Öster Magasinsgatan | 7 000 | 5 800 | -1 200 |

Den största enskilda minskningen skulle ske på Vänersborgsvägen vid järnvägsbron och uppgå till ungefär 3 100 fordon/dygn. Jämfört alternativ 30BAS motsvarar minskningen ungefär 10%.

5.2 Satsning på kollektivtrafik

Två alternativa scenarier har analyserats som utgår från att bilresor överflyttas till kollektivtrafiken.

a) 30KO14

Kollresornas marknadsandel ökar till 14%, dvs en fördubbling av marknadsandelen jämfört år 2005.

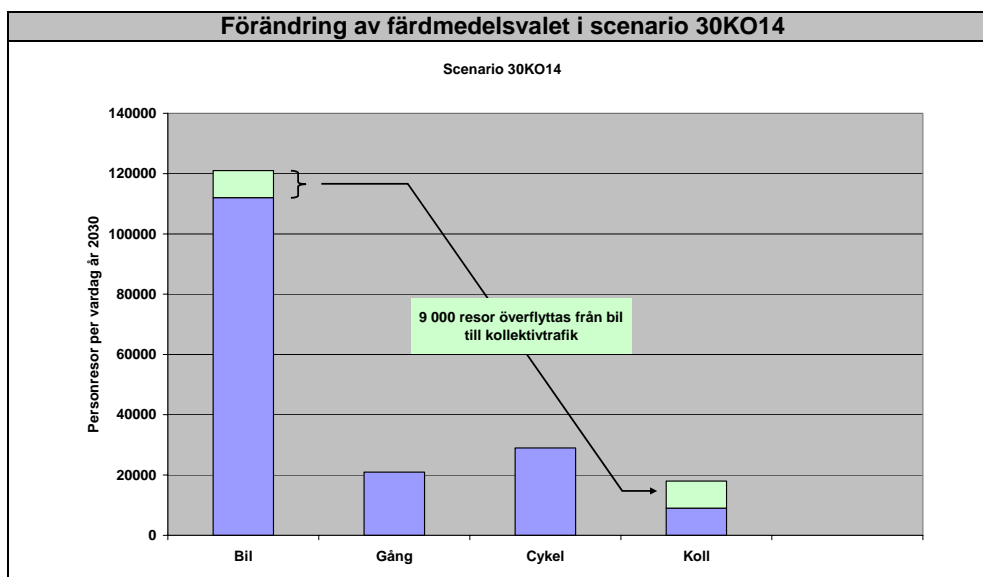
b) 30KO35

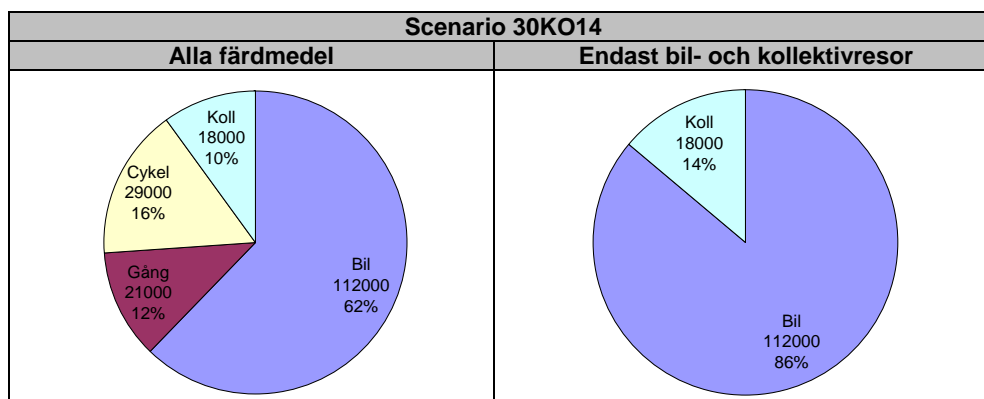
Kollresornas marknadsandel ökar till 35% vilket motsvarar målsättning enligt K2020.

I nedanstående avsnitt redovisas hur trafikmängderna i vägtrafiksystemet påverkas vid de två alternativa scenarierna.

5.2.1 Scenario 30KO14

Andelen resor med kollektivtrafiken ökar från 5% till 10% av alla färdmedel och från 7% till 14% av bil- och kollektivtrafikresor.

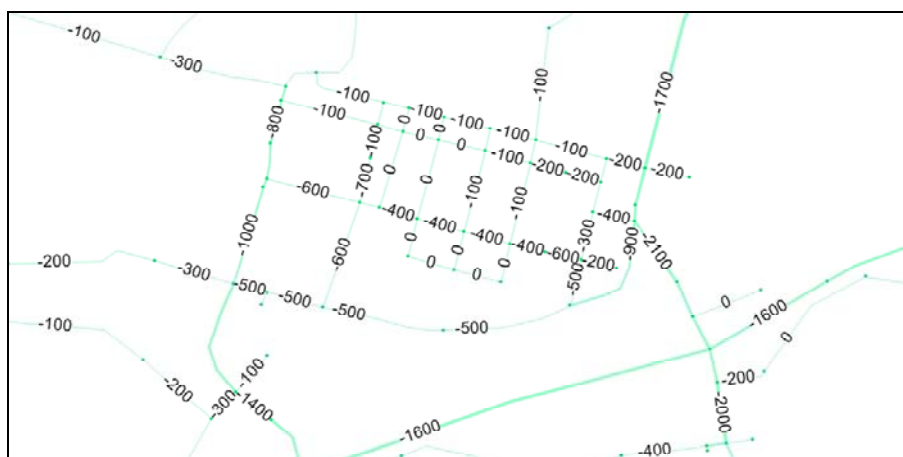




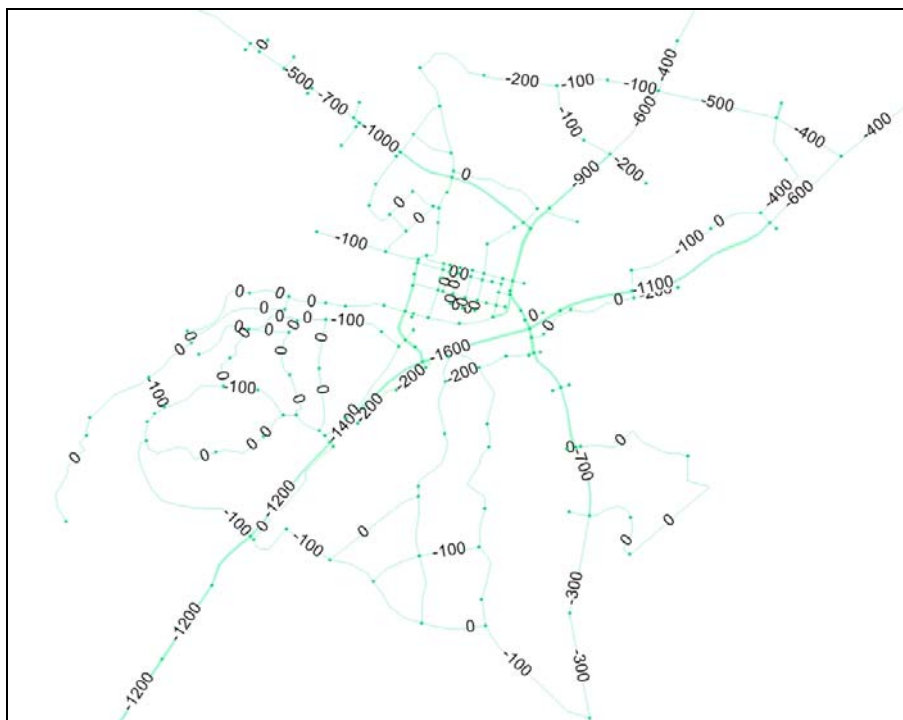
Figur 37 Färdmedelsfördelning inom och till/från planområdet i scenario 30KO14. (Personresor/vardagsdygn)

I detta scenario antas resorna med kollektivtrafik fördubblas vilket motsvarar 9 000 personresor. Detta innebär att det totala antalet bilförflyttningar minskar med 7 500 fordon/vardagsdygn.

Figureerna nedan visar hur överflyttningen till kollektivtrafik påverkar trafikmängderna i vägnätet.



Figur 38 Trafikdifferens mellan scenario 30KO14 och 30BAS. Centrum. (Fordon/vardagsdygn)



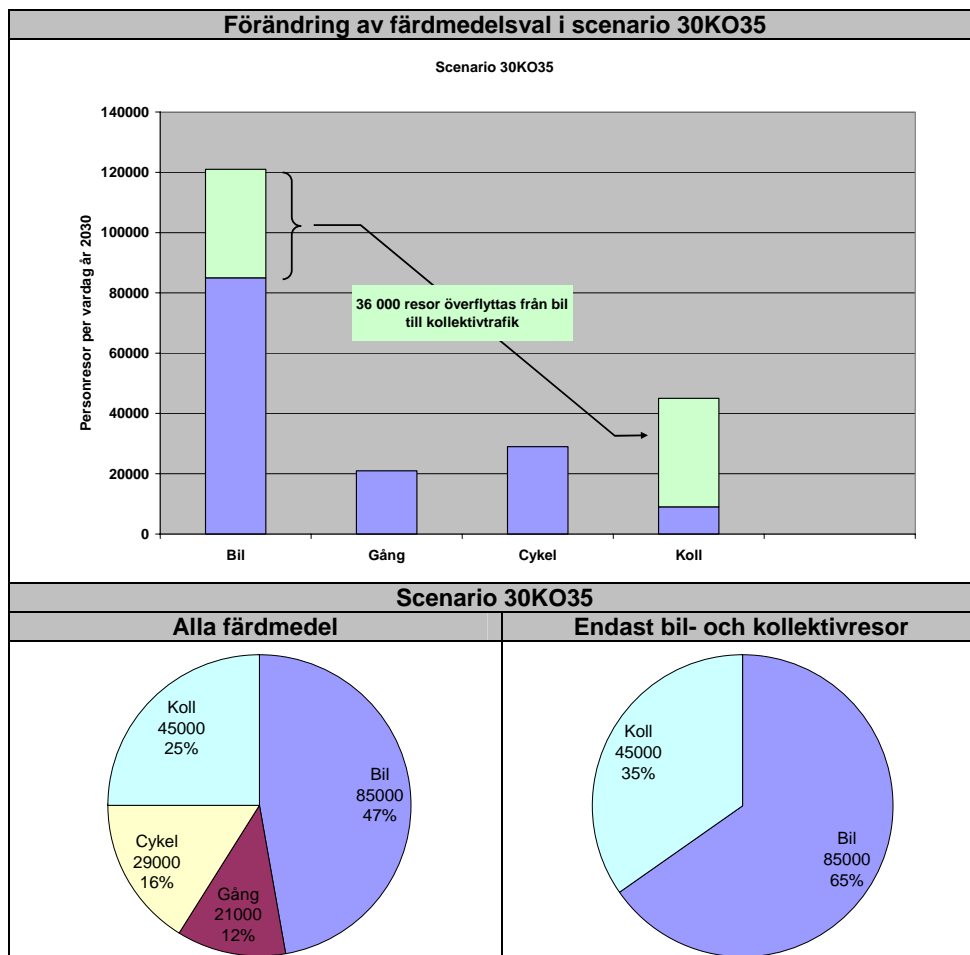
Figur 39 Trafikdifferens mellan scenario 30KO14 och 30BAS. Centrum.
(Fordon vardagsdygn)

| Gata | Avsnitt | Trafikmängd (fordon vardagsdygn) | | |
|------------------|----------------------------------|-------------------------------------|--------|-----------|
| | | 30BAS | 30KO14 | Differens |
| Stråhles Allé | Sveaplan - Göteborgsvägen | 19 000 | | -1 400 |
| | Göteborgsvägen – Stationsgatan | 18 700 | | |
| Vänersborgsvägen | E20 – Kungsgatan | 30 800 | | -2 100 |
| | Norra Strömgatan - Kungälvsvägen | 24 800 | | -1 700 |
| | Norr Kungälvsvägen | 13 600 | | -900 |
| Boråsvägen | Söder E20 | 27 100 | | -2 000 |
| Stationsgatan | Öster Magasinsgatan | 7 000 | | -500 |

Minskningen av trafik sker mer jämnt fördelat över vägnätet. Störst enskild förändring erhålles även för detta scenario på Vänersborgsvägen vid järnvägsbron. Trafikmängden blir ungefär 2 100 fordon/dygn mindre jämfört scenario 30BAS vilket motsvarar knappt 7%.

5.2.2 Scenario 30KO35

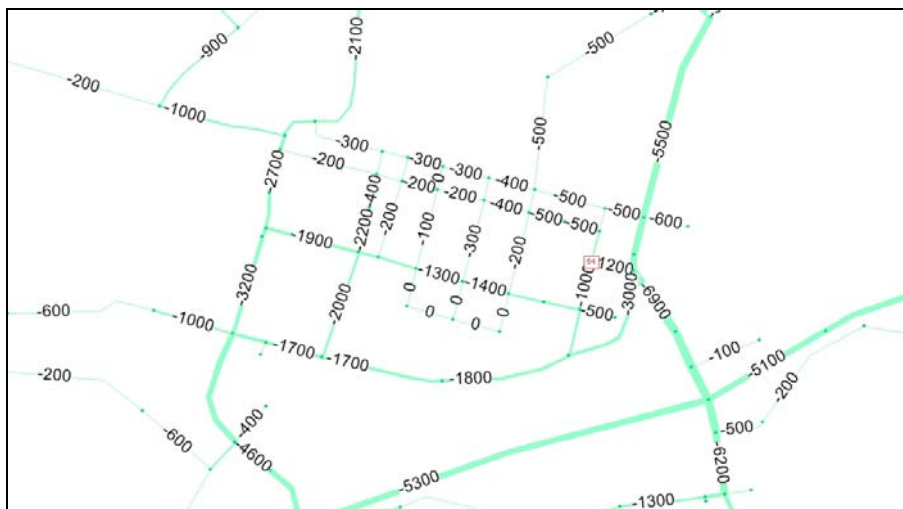
Andelen resor med kollektivtrafiken ökar från 5% till 25% av alla färdmedel respektive från 7% till 35% av bil- och kollektivtrafikresor.



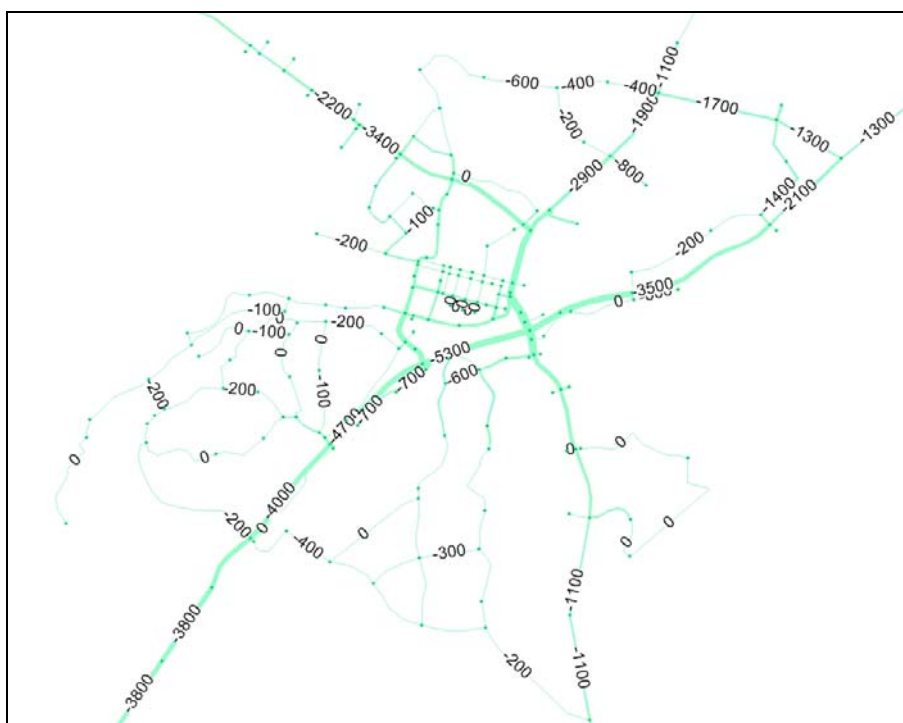
Figur 40 Färdmedelsfördelning inom och till/från planområdet i scenario 30KO35. (Personresor/vardagsdygn)

I detta scenario antas resorna med kollektivtrafik öka med 36 000 jämfört scenario 30BAS. Detta medför att bilförflyttningarna minskar med 30 000 fordon/vardagsdygn.

Figurerna nedan visar hur överflyttningen kollektivtrafiken påverkar trafikmängderna i vägnätet.



Figur 41 Trafikdifferens mellan scenario 30KO35 och 30BAS. Centrum.
(Fordon/vardagsdygn)



Figur 42 Trafikdifferens mellan scenario 30KO35 och 30BAS. Översikt.
(Fordon/vardagsdygn)

Minskningen av trafik sker mer jämnt fördelat över vägnätet. Störst enskild förändring erhålles även för detta scenario på Vänersborgsvägen vid järnvägsbron. Trafikmängden blir ungefär 6 900 fordon/dygn mindre jämfört alternativ 30BAS vilket motsvarar cirka 22%.

Jämfört trafikmängderna år 2005 skulle ökningen på Vänersborgsvägen i detta snitt bli ungefär 10% jämfört en ökning med drygt 40% i alternativ 30BAS.

| Gata | Avsnitt | Trafikmängd (fordon/vardagsdygn) | | |
|------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------|-----------|
| | | 30BAS | 30KO35 | Differens |
| Stråhles Allé | Sveaplan - Göteborgsvägen | 19 000 | 14 400 | -4 600 |
| | Göteborgsvägen – Stationsgatan | 18 700 | | |
| Vänersborgsvägen | E20 – Kungsgatan | 30 800 | 23 900 | -6 900 |
| | Norra Strömgatan - Kungälvsvägen | 24 800 | 19 300 | -5 500 |
| | Norr Kungälvsvägen | 13 600 | 10 700 | -2 900 |
| Boråsvägen | Söder E20 | 27 100 | 20 900 | -6 200 |
| Stationsgatan | Öster Magasinsgatan | 7 000 | 5 300 | -1 700 |

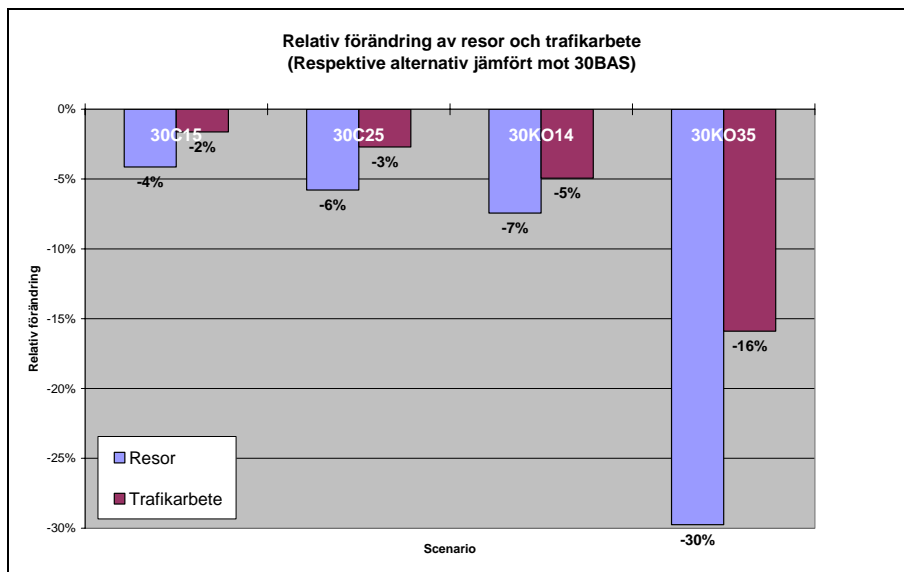
5.3 Sammanfattning och slutsatser

Om dagens ökningstrend fortsätter samtidigt som stadens befolkning växer och arbetstillfällena blir fler kommer bilresorna år 2030 vara uppemot 50% fler jämfört år 2005. Trafikökningarna på vägnätet kommer att bli olika beroende på lokalisering av utbyggnadsområden och målpunkter.

Diagrammet nedan redovisar den relativa förändringen av bilresor¹ och trafikarbete² jämfört basscenariot för år 2030, 30BAS.

¹ En resa avser förflyttningen mellan start- och målpunkt

² Avser den sammanlagda körsträckan för resorna



Figur 43 Relativ förändring av bilresor och trafikarbete vid olika scenarier jämfört 30BAS

Om det skulle ske en överflyttning av korta bilresor till cykel enligt scenarierna 30C15 och 30C25 minskar bilresorna med 4% respektive 6%. Minskningen av trafikarbetet blir 2% respektive 3%. Att trafikarbetet minskar mindre än resorna beror på att de resor som överflyttas är korta och att de utgör en liten del av trafikarbetet. Minskningarna kan i sig ske på delar av gatunätet med hög trafikbelastning, exempelvis i anslutning till stadskärnan.

Om det skulle ske en överflyttning av bilresor till kollektivtrafiken enligt scenarierna 30KO14 eller 30KO35 minskar bilresorna med 7% respektive 30%. Trafikarbetet med bil skulle i dessa scenarier minska med 5% respektive 16%. Överflyttningen till kollektivtrafik antas ske jämnt fördelat över området som påverkar fler längre resor jämfört scenarierna med cykel.

Scenarioanalyserna sammanfattas i tabellen nedan.

| Förändring av | | Förändring av bilflyttningar | Förändring av trafikarbete |
|---------------------------|--------|------------------------------|----------------------------|
| Korta cykelresor | +15% | - 4% | - 2% |
| | +25% | -6% | - 3% |
| Resor med kollektivtrafik | + 100% | -7% | - 5% |
| | + 400% | -30% | - 16% |

Av tabellen ovan framgår exempelvis att en ökning av cykelresorna med 25% skulle motsvara en minskning av bilresorna med 6% och en minskning av trafikarbetet med 3%. Det framgår också av tabellen att om resorna med kollektivtrafik skulle fördubblas kommer bilresorna att minska med ungefär 7% och trafikarbetet med cirka 5%. Genom att bilresorna har så stor andel av alla resor behövs alltså stora omflyttningar av bilresor till andra färdmedel för att biltrafiken skall påverkas i någon betydande omfattning.

6 Problemanalys

Med utgångspunkt från nulägesbeskrivningen samt från analysen av resbehov för år 2030 kan följande konstateras:

- Nuvarande väginfrastruktur har redan idag delvis bristande kapacitet. Kritiska delar är Sveaplan och Götaplan samt Stråhles Allé och Vänersborgsvägen, vilka är mycket betydelsefulla för tillgängligheten till stadens centrum från E20 samt som förbindelser till de norra stadsdelarna. Att en god tillgänglighet med bil kan upprätthållas i dessa delar av vägnätet är en avgörande faktor för stadens möjligheter att växa.
- Om dagens resvanor ligger fast samtidigt som stadens utvecklingsplaner enligt samrådsförslag FÖP staden genomförs kommer resbehoven att öka med nästan 50% till år 2030.
- För att kunna minska biltrafiken eller dämpa ökningarna krävs betydande satsningar på cykel- och kollektivtrafiksystemen. Om andelen resor med kollektivtrafiken skulle öka till cirka 35%, dvs målsättningen enligt Göteborgsregionen K2020, skulle biltrafiken ändå öka med cirka 10% jämfört 2005 års nivå. (Denna kollektivtrafikandel motsvarar cirka 45 000 personer vilket är en ökning med 400% jämfört 2005 års resor.)
- Andelen resor med kollektivtrafik uppgår idag till storleksordningen 7% (av alla bil- och kollektivresor) vilket är förhållandevis lågt. Mot Göteborg är dock andelen betydligt större där den uppgår till ungefär 20%.
- Utbudet av kollektivtrafik inom staden utgörs främst av regionala linjer som inte är anpassade till stadens förutsättningar och behov. Kollektivtrafikens attraktivitet för lokala resor är därför i nuläget alltför låg för att kunna konkurrera med bil.
- Resavstånden inom staden är för den största delen av bilresorna kortare än 3 km. Detta innebär att det bör finnas en god potential för överflyttning av resor från biltrafik till cykel.
- Gång- och cykelvägnätet har ojämn standard då det förekommer både egen bana och blandtrafik. Korsningspunkterna har varierande säkerhetsstandard allt från planskildheter till oreglerade plankorsningar.

- E20 och järnvägen är barriärer som framförallt påverkar tillgängligheten för gång- och cykeltrafiken. Även biltrafiken påverkas genom att korsningspunkterna är få, vilket leder till ökade körsträckor. Dessutom innebär de få korsningspunkterna en ökad sårbarhet i samband med exempelvis översvämningar vid underfarterna.
- Olycksstatistiken behöver analyseras djupare och mer i detalj. Det är svårt att uttala sig om trafiksäkerheten i allmänna tal utan att analysera djupare.
- För att åstadkomma en överflyttning av bilresor till cykel och kollektivtrafik krävs att dessa trafikslag på olika sätt görs mer attraktiva. Genom att bilresorna är så dominerande krävs betydande åtgärder för att påverka biltrafiken.

7 Förslag till taktik

Trafiktaktikens syfte är att på en övergripande nivå ange inriktningen för det fortsatta arbetet med att uppfylla de målsättningar om transportsystemet som kommunen antagit i policydokument, ÖP 95 med mera.

För att möta de växande resbehoven kommer ett antal åtgärder att behöva samordnas för att kommunens målsättningar om tillgänglighet för rörelsehindrade, trafiksäkerhet, bebyggelseutveckling med mera ska kunna uppfyllas.

Taktiken tas fram i halvtid för arbetet med FÖP Staden Alingsås; mellan samråd och utställning. Delar av taktiken och åtgärdsförslagen kan därför direkt arbetas in i FÖP Staden till utställningsskedet medan andra förslag till åtgärder behöver utvecklas i andra planhandlingar och arbetas in i kommunens verksamhet på andra sätt.

I den färdiga, antagna FÖP Staden ska anges den struktur, med nya länkar etc inom vilken trafiken ska rymmas. Därutöver, för att klara behovet av transporter i framtiden, behöver påverkansåtgärder genomföras i kombination med utveckling av åtgärder i cykel och kollektivtrafiksystem. Alternativet, att bygga gator som kan ta emot en obegränsad biltrafikutveckling, skulle innebära ett allt för stort åtgärdsbehov inom väginfrastrukturen. Inte heller skulle en trivsam, levande och attraktiv stadsmiljö kunna åstadkommas.

De framtida resbehoven kommer emellertid att bli så stora att det även kommer att krävas vissa åtgärder i väginfrastrukturen. Exempelvis är behovet av ombyggnad av E20, den sk norra länken och Stationsgatan/Vänersborgsvägen nödvändig för att kunna trafikförsörja staden samt avlasta stadens inre områden från tung trafik.

Nedan redovisas förslag till övergripande taktik inom olika delområden.

| Deltaktik | Innebörd |
|--|---|
| <p><i>Cykelstaden</i></p> | <p>Utveckling av ett attraktivt cykelvägnät</p> <p>Samrådsförslaget till FÖP Staden stödjer taktiken och anger bland annat stadens utbredningsgräns och viktiga gång- och cykelstråk samt brister i dessa.</p> <p>Till utställningshandlingarna till FÖP Staden behöver dock ett huvudnät med mycket hög standard för cykeltrafiken identifieras.</p> |
| <p><i>Konkurrenskraftig kollektivtrafik</i></p> | <p>Utveckling av en funktionell kollektivtrafik lokalt och regionalt</p> <p>Samrådsförslaget till FÖP Staden stödjer taktiken, tex genom att föreslå utbyggnad av knutpunkter för kollektivtrafiken, såsom pendeltågstationer, samt parkeringsplatser i anslutning till dessa. Likaså stöds komplettering av vägnätet för att möjliggöra ett effektivt kollektivtrafiknät med bussgator som länkar samman stadsdelar såsom Enehagen och Kvarnbacken.</p> <p>En trafikförsörjningsplan håller på att utarbetas som syftar till att utveckla systemet för arbetsplatspendling med buss lokalt i Alingsås samt en utveckling av den regionala trafiken.</p> |

| Deltaktik | Innebörd |
|---|--|
| <p>Balanserad trafik</p> | <p>Samverkan och prioritering mellan trafikslagen</p> <p>Samrådsförslaget till FÖP Staden stödjer taktiken men anger inte hur biltrafik och övriga färdmedel kan eller bör samverka för tex ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet.</p> <p>Handlingarna till FÖP Staden behöver kompletteras med material som visar var de mjuka trafikslagen bör ha företräde och var biltrafiken bör vara det överordnade trafikslaget.</p> |
| <p>Trafikhållbar samhällsplanering</p> | <p>Lokalisering av målpunkter efter bedömning av transportbehovet</p> <p>Samrådsförslaget FÖP Staden stödjer taktiken och anger att en blandstad ska eftersträvas, vilket bör minska behovet av transporter mellan tex bostad och service eller friluftsliv. Viktigt ställningstagande är också att externt köpcentrum inte ska tillåtas i kommunen.</p> <p>Handlingarna till FÖP Staden behöver kompletteras med ställningstaganden kring lokalisering av/utveckling av/ andra trafikallstrande målpunkter såsom knutpunkter för kollektivtrafiken, viss kommersiell och offentlig service, större aktivitetsområden och liknande.</p> |

| Deltaktik | Innebörd |
|-----------------------------------|---|
| Miljöklok trafikattityd | <p>Främja ett miljöanpassat resande</p> <p>Utöver att skapa fysiska förutsättningar för ett miljöanpassat och litet behov av resande som FÖP Staden anger krävs ändrade attityder för att minska transportarbetet. Dessutom behövs opinionsbildning med mera för att stimulera att resor med motorburna fordon sker med alternativa bränslen, bränslesnålt körsätt med mera.</p> |
| Genare och säkrare resande | <p>Trimning och utbyggnad av nya länkar</p> <p>Samrådsförslaget till FÖP Staden stödjer taktiken och anger en rad förslag till åtgärder för att göra resandet i staden säkrare och för att minska det totala transportarbetet; såsom trafiksäkra korsningar, separerade gång- och cykelvägnät, komplettering av vägnätet med mera.</p> <p>Befintlig olycksstatistik behöver analyseras djupare för att få ett relevant underlag för framtagande en åtgärdsplan för ökad trafiksäkerhet .</p> |

8 Åtgärdsplanering - fortsatt arbete

Nedan redogörs för de åtgärdsplaner som behöver tas fram för de föreslagna deltaktikerna. Samtliga åtgärdsplaner ska ha FÖP Staden som grund, när den antagits. FÖP Staden i sin tur är samordnad med lokala mål för miljön, folkhälsan, energianvändningen och kollektivtrafiken.

Sist i detta avsnitt redovisas några exempel på åtgärder, hämtade ur samrådsförslaget till FÖP Staden.

| Åtgärdsplan | | Beskrivning |
|-------------|-----------------------|---|
| 1 | Gång- och cykeltrafik | En åtgärdsplan bör tas fram, med konkreta förslag till utbyggnad och utveckling av gång- och cykelvägnätet. I planen ska redovisas ekonomiska förutsättningar i en tidsatt prioriteringsordning. Planen kan innehålla exempelvis objekt/sträckor, kantstenssänkningar eller ljussättningsåtgärder. |
| 2 | Kollektivtrafik | Fysiska förutsättningar för utveckling av kollektivtrafiksystemet bör samordnas med påverkansåtgärder och åtgärder för attraktivt utbud i en särskild plan. I planen ska redovisas ekonomiska förutsättningar i en tidsatt prioriteringsordning. |
| 3 | Biltrafik | En åtgärdsplan bör tas fram, med utvecklade förslag till åtgärder på gatunätet och på infarter såsom ombyggnader för att få ökad kapacitet, lägre hastigheter och högre säkerhet mm. I planen ska redovisas ekonomiska förutsättningar i en tidsatt prioriteringsordning för de objekt som ägs av kommunen. Eventuellt behövs även ett förhållningssätt/taktik till parkering i staden utarbetas för vägledning vid detaljerad planering utarbetas och läggs fast. |
| 4 | Påverkans-åtgärder | Ett mycket långsiktigt projekt (minst 5 år) för utbildning, opinionsbildning och marknadsföring bör läggas upp. Projektet bör syfta till att påverka attityder mot ett minimalt bilresande, bränsleanvändning och utveckling av alternativa bränslen. Projektet bör inkludera företagens och kommunens transporter. |

Nedan sammanfattas några exempel på förslag till åtgärder ur samrådsförslag, FÖP Staden Alingsås.

Kollektivtrafik

- Nya länkar mellan stadsdelar behöver etableras för att åstadkomma en effektiv rutt för den lokala kollektivtrafiken.
- Den regionala kollektivtrafiken ska öka till kvartstrafik och två nya pendeltågstationer etableras (i Sävelund och Lövekulle).
- Antalet platser för pendelparkerare ska byggas ut.

GC

- Gc-länk vid stationen ska byggas ut; mellan Stationsgatan och Hanterverksgatan via stationen och Metallgatan.
- Ett övergripande nät för GC-trafik skall identifieras och ges hög standard och skötselnivå.
- Brister i GC-nätet ska reduceras genom bland annat utbyggnad av länkar som fattas i det övergripande nätet.

Biltrafik

- E20 ska byggas om för ökad trafiksäkerhet, framkomlighet och kapacitet.
- Belastade korsningar ska byggas om och ny tillkomma för ökad trafiksäkerhet, framkomlighet mm.
- Nya trafiklänkar ska byggas vid Stationsgatan/Vänersborgsvägen, Norra länken samt Södra länken vid Rosendal och Södra Stadsskogen.

9 Uppföljning av åtgärder

Successivt som åtgärder genomförs bör uppföljning ske av trafik- och resandeutveckling mot uppställda mål. Ett genomtänkt program för hur detta skall ske föreslås utarbetas. Nedan redogörs för hur denna uppföljning kan ske, förslag på indikatorer och hur de skall mätas.

| Mål | | Beskrivning av uppföljning |
|-----|--|--|
| 1 | <u>Ökad andel</u> - GC-resor - Kollektiva resor <u>Minskad andel bilresor</u> | Baserat på mätningar och resandestatistik är det möjligt att analysera hur färdmedelsfördelningen utvecklas. Biltrafikens utveckling kan följas genom trafikmätningar i strategiska snitt såsom förslagsvis gatorna som korsar järnvägen eller gatorna till stadskärnan. Resandet med kollektivtrafiken kan följas genom stämplingsstatistik från Västtrafik. Cykeltrafiken kan följas med mätningar eller räkningar i strategiska snitt på motsvarande sätt som för biltrafiken. |
| 2 | Ökad trafiksäkerhet | Uppföljning av trafikolycksstatistik. |
| 3 | Minskad miljöpåverkan | Mätningar av luftkvalitet. |

Källförteckning

SCB (www.scb.se)

Trafikförsörjningsplan för kollektivtrafik i Alingsås 2007

TRAST

Vägverkets WEB-baserade trafikdatabas (www.vv.se)

Västtrafik, resvanestatistik

BILAGA 1

SAMMANFATTNING AV LOKALA MÅL

| Handling/-mål | Sammanfattning |
|----------------------|--|
| Vision 2010 | <p>Alingsås är den trivsamma trästaden med en levande landsbygd. Läget i regionen ger småstadens fördelar och storstadens möjligheter. Kommunen satsar på kunskap och tillväxt i en unik miljö samt har 40 000 invånare år 2010.</p> <p>Visionen 2010 stöttas upp av fyra strategiska ben som tillsammans ska bidra till en fortsatt positiv utveckling för Alingsås. För benet kommunikationer/trafik gäller följande mål (samma som nuvarande interna mål)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alingsås ska ha en väl utbyggd infrastruktur. • Kommunikationstråken Västra stambanan, E20, Riksväg 42 och Landvetter flygplats ska utgöra planeringsgrunder i trafikstrukturen. E20 genom staden skall vara utbyggd senast 2015 och då inte utgöra en barriär i staden. • Alingsås ska ha en god kollektivtrafik som möjliggör ett miljöanpassat resande i Alingsås och som skapar goda förutsättningar för en regionförstoring. • Alingsås ska ha en väl utvecklad IT – struktur. • Pendelstation "Stadsskogen" ska vara etablerad senast 2012. |
| Kommunikationspolicy | <ul style="list-style-type: none"> • Utgångspunkten är att planeringen ska inriktas mot en utbyggnad som förstärker underlaget för kollektivtrafiken. (tidigare: Kollektivtrafiken ska bli så attraktiv att antalet resenärer ökar med minst 10 % under policyperioden 2000 – 2010. • Järnvägen måste ges prioritet för att förbättra framkomligheten. • Storregional trafik skall utökas väsentligt. Främsta skälen är att kunna öka möjligheterna för arbetspendling samt att stärka de regionala sambanden. • Lokaltrafiken till Göteborg bör utökas ännu mer. Målet skall vara en kraftigt ökning av kapaciteten morgon och kväll. |
| Miljömål | <p>Alingsås lokala miljömål är till för att Alingsås stad skall utvecklas på ett långsiktigt och så hållbart sätt som möjligt. Följande lokala miljömål är relevanta för trafikanalysen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Miljömål 6: Alla miljö kvalitetsnormer för luftföroreningar ska klaras i hela kommunen. • Miljömål 7: Halten bensen ska understiga lågrisknivån 1,3 ug/m3 som årsmedelvärde. • Miljömål 43: Öka kollektivtrafikens andelar av arbetspendlingen inom Alingsås kommun och mellan Alingsås och Göteborg. • Miljömål 44: Öka cykel – och gång-trafikens andel av korta persontransporter. • Miljömål 45: Cykel – och gångtrafikens andel av trafikytorna ska öka. • Miljömål 46: Minska biltrafiken i Alingsås stadskärna; 30 % på Norra Strömgatan och Drottninggatan respektive 70 % på Nygatan och Färgaregatan. |
| Folkhälsomål | <p>Följande lokala folkhälsomål är relevanta för trafikanalysen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Öka mängden fysisk aktivitet. • Sund yttre miljö/luftkvalitet |

ra02s 2005-11-11

| Handling/-mål | Sammanfattning |
|------------------------------|---|
| Energimål | <p>Följande lokalt energimål är relevant för trafikanalysen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Öka användningen av förnybara energikällor och förnybara bränslen såväl vid uppvärmning som vid transporter. • Främja robusta system som har en hög tillgänglighet och lång livslängd. |
| ÖP 95 | <p>Den övergripande trafikstrukturen skall bestå i sina huvuddrag.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planeringen av bebyggelse och infrastruktur skall inriktas mot att minimera det sammanlagda trafikarbetet och att gynna kollektiva trafiklösningar. Förtätning inom befintliga orter och kompletteringar i kollektivtrafikförsörjda stråk prioriteras. (Länsmål). • Bostäder, arbetsplatser, service- och friluftsområden samlokaliseras för att minska gods- och personbilstransporterna. (Länsmål). • Alingsås skall ha en god infrastruktur vad gäller mark och lokaler, teknisk försörjning, kultur, fritid, social omsorg samt allmänna kommunikationer. • Alingsås kommun skall verka för att den regionala planeringen och utbyggnaden inriktas mot ett långsiktigt hållbart samhälle. • Alingsås skall verka för att regionen får goda kontakter med övriga regioner. • Vid lokalisering av ny bebyggelse skall särskild hänsyn tas till miljö, hälsa och säkerhet. • Bebyggelseutvecklingen skall i första hand styras med tanke på service, social struktur och infrastruktur. |
| FÖP Stadskärnan | <ul style="list-style-type: none"> • Låg fart: 30 km/h föreslås i stadskärnan. • Vänliga stråk: Särskilt utformade gång- och cykelstråk avser minska det upplevda avståndet mellan t.ex. handelscentrum och parkering. • Trösklar: Fysiska åtgärder som höjer bilisters uppmärksamhet vid entrén till stadskärnan samt i visa korsningar föreslås. • Attraktiv kollektivtrafik: Fler/säkra hållplatser föreslås. • Nära cykelparkering: Fler cykelparkeringar föreslås nära målpunkter. • Korttidsparkering: Bilparkering föreslås för kort tid i handelscentrum, för längre tid längre ut. • Minskad söktrafik: En slags "enkelt in, ut från "parkeringen- princip" bör tillämpas. |
| FÖP Staden; Förslag till mål | <ul style="list-style-type: none"> • Bättre kollektivtrafik: Ökad kapacitet Västra Stambanan, fler hållplatser. • Ombyggd E20: Bättre framkomlighet, högre säkerhet, minskade barriäreffekter, mindre störningar. • Anpassat rutnätssystem: Bättre kollektivtrafik, minskat totalt transportarbete (bil). (Mer gena vägar). • Anpassad bebyggelsestruktur: Bättre underlag och tillgänglighet till kollektivtrafik med gång- och cykelväg som bas. Närhet och tillgänglighet mellan arbetsplatser, service, bostäder, rekreationsområden och fritidsaktiviteter. • Utbyggd (öka) gång- och cykel nät: Minskat totalt- och transportarbete (bil). (Mer gena vägar). Bättre underlag och tillgänglighet till kollektivtrafik med gång- och cykelväg som bas. • Ökad andel gång- och cykeltrafik |
| FÖP Staden; Förslag till | <ul style="list-style-type: none"> • De övergripande kommunala målen pekar mot en sammanstämmande uppfattning att kommunen skall planera så att Alingsås bibehåller sin karaktär av småstad samtidigt som utrymme ges för tillväxt med nya invånare och verksamheter. Staden skall ha en egen identitet utan att vara varken storstad eller landsbygd, och kommunen skall erbjuda ett |

ra02s 2005-11-11

| Handling/-mål | Sammanfattning |
|-----------------------------------|---|
| riktlinjer | <p>boende där närhet till storstadens utbud kan kombineras med småstadens närhet till service, grönområden och arbetsplatser.</p> <ul style="list-style-type: none"> • I Alingsås - den sammanhängande staden bidrar bebyggelsen, trafiksystemen, de gröna områdena med mera till sammanhängande strukturer och en stadsform som ger stor tillgänglighet till olika rumsligheter såsom mötesplatser och naturområden mm. I en stad med sammanhållen bebyggelse främjas möjligheten till effektiv uppvärmning av bebyggelse och kollektivtrafikförsörjning. • Samhällsplaneringen skall inriktas på sådant sätt som syftar till att möjliggöra en fortsatt utveckling som innebär ett minskat totalt transportarbete med miljövänliga transporter och gena vägar. Utbyggnadsstrukturen ska bygga på närhet mellan bostäder, arbetsplatser och service (blandstad). En stad som är relativt tätt bebyggd och har en begränsad utbredning och gator i rutnätsstruktur bidrar till möjligheten att göra kollektivtrafik och gång- och cykel till attraktiva alternativ för bilen. |
| FÖP Staden; Förslag till åtgärder | <ul style="list-style-type: none"> • Staden ska fortsätta att växa längs de större kommunikationsstråken (i syfte att nå en effektiv resursanvändning av befintliga trafikstrukturer samt skapa en sammanhängande stadsstruktur med god tillgänglighet, närhet till service, bostäder mm och god orienterbarhet för "kortaste" vägen.) • Staden ska förtätas i befintliga bebyggelseområden för att medge en relativt tät bebyggelsestruktur • Stadens utbredning ska begränsas till 3 km från resecentrum. Det ger max 15 minuters cykelväg från stadens ytterområden till resecentrum. • De områden som ligger längre från stationsområdet än 3 km och längs Västra Stambanan ska försörjas med pendeltåg. Pendeltågsstationer (2 nya för området utanför 3 km radien). <i>Förslag till tillägg: Pendelparkeringsmöjligheterna vid stationerna ska öka.</i> • Verksamheter som inte är störande för bostäder ska lokaliseras längs Västra Stambanan, väg E20 och Vänersborgsvägen. • Extern etablering av handel, såsom köpcentrum, ska inte tillåtas i kommunen. • Självförsörjningsgraden bör öka. • E20 ska byggas om (i syfte att uppnå god säkerhet, framkomlighet och miljö utefter vägen i närområdet. Barriäreffekter av vägen ska minskas så mycket som möjligt och störningar på omgivande bebyggelse begränsas.) • I nya bebyggelseområden ska eftersträvas trafikstrukturer lika rutnätsprinciper, dvs. med ett gatunät av sammanhängande och genomgående lokalgator utan återvändsgator och säcklösningar (i syfte att främja gena vägar, litet totalt trafikarbete och god framkomlighet för tätortsbussar). • Gång- och cykelvägar ska byggas ut, kompletteras och förbättras kontinuerligt. Viktiga gång- och cykelvägar ska vara sammanhängande med hög standard, god vägvisning och attraktiva cykelparkeringar. Utan barriärer, god skötsel, trygga, ljusa och långa bilgator. (Syftet är att uppnå så gena cykelvägar som möjligt, med hög standard, god vägvisning mm och det skall finnas fungerande cykelparkeringar. Cykelvägnätet skall fungera både när det är ljus och mörkt och barriärer såsom järnväg och hårt trafikerade vägar överbyggas genom att gång- och cykelpassager vara attraktiva och tryggt utformade.) • Cykeln ska vara ett alternativ till bilen. • Viss rutnätsstruktur eftersträvas vid planering av nya vägar och trafikstrukturer |

| Handling/-mål | Sammanfattning |
|---------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Möjligheten till arbetspendling med lokal kollektivtrafik utvecklas. • Blandad bebyggelse (med olika verksamheter) ska eftersträvas (i syfte att skapa korta vägar till målpunkter såsom service och intressanta och befolkade gaturum). <i>Förslag till tillägg: Lokalisering av målpunkter såsom p- platser, hållplatser för kollektivtrafik och arbetsplatser ska styras.</i> • Avlastande nya trafikstråk ska skapas– Norra länken och Rosendalsgatan (Södra Länken). • Stads kärnan ska avlastas från tunga transporter och "onödig" biltrafik • <i>Förslag till tillägg: Möjlighet att köra med alternativa bränslen ska öka.</i> • <i>Förslag till tillägg: Påverka/informera för att ändra medborgarnas resvanor</i> |

Bilaga 2

Trafikmätningar

Sammanfattning av trafikräkningar

E20 mellan Sveaplan och Götaplan

| År | Trafikmängd | | | Relativ förändring | | | Årlig ökning (%) | | |
|---------------------------|-------------|-------|------|--------------------|------|------|------------------|------|------|
| | Tot | Pb | Lb | Tot | Pb | Lb | Tot | Pb | Lb |
| 1992 | 13440 | 12250 | 1190 | | | | | | |
| 1998 | 14190 | 12540 | 1650 | 1,06 | 1,02 | 1,39 | 0,98 | 0,33 | 5,60 |
| 2002 | 16050 | 14260 | 1790 | 1,13 | 1,14 | 1,08 | 3,10 | 3,30 | 1,90 |
| 2006 ¹⁾ | 17300 | 15200 | 2100 | 1,08 | 1,07 | 1,17 | 1,94 | 1,70 | 4,00 |

¹⁾ Skattad från mätningar

Vänersborgsvägen norr om Norra Strömgatan

| År | Trafikmängd | | | Relativ förändring | | | Årlig ökning (%) | | |
|-------------|-------------|-------|-----|--------------------|------|------|------------------|-------|------|
| | Tot | Pb | Lb | Tot | Pb | Lb | Tot | Pb | Lb |
| 1992 | 12960 | 12380 | 580 | | | | | | |
| 1997 | 11710 | 11110 | 600 | 0,90 | 0,90 | 1,03 | -0,02 | -0,02 | 0,01 |
| 2001 | 13670 | 12820 | 850 | 1,17 | 1,15 | 1,42 | 0,04 | 0,04 | 0,10 |
| 2005 | 14340 | 13390 | 950 | 1,05 | 1,04 | 1,12 | 0,01 | 0,01 | 0,03 |