



Förstudie inför upphandling Trafik 2029 Ale

2026-04-16

Innehåll

1. Bakgrund och syfte	5	11. Kommunens synpunkter på trafikeringsförslaget	59
2. Geografisk avgränsning	8	12. Fordon och miljö	62
3. Dagens trafik och affär	9	13. Ekonomiska konsekvenser och risker.	67
4. Infrastrukturella förutsättningar	12	14. Ytterligare medskick till upphandling.	69
5. Marknadsanalys Ale kommun	16		
6. Medborgardialoger och kundsynpunkter	25		
7. Kommunens inspel	28		
8. Beskrivning av trafikeringsförslaget	29		
9. Jämförelse mellan dagens linjenät och förslaget	53		
10. Genomgång av förslagets sociala konsekvenser	57		



1.

Bakgrund och syfte

Under år 2026 kommer större delen av den allmänna kollektivtrafiken inom avtalsområde Ale kommun att handlas upp, med planerad trafikstart i juni 2029. Dessutom har Ale kommun bitt Västtrafik se över möjligheten att upphandla skoltrafiken i kommunen.

Inför upphandlingen ska en förstudie genomföras. Den ska tydliggöra vad som ska upphandlas, med hänsyn taget till hur det ser ut i dag samt framtida planer och målsättningar som kommer att påverka kollektivtrafiken under den kommande avtalstiden. En förstudie pågår under cirka ett års tid och belyser flera olika perspektiv. Förstudien utgår från nuläget, men fångar även upp den framtida utvecklingen i syfte att skapa en kollektivtrafik som uppfyller behoven även på längre sikt.

Viktigt att beakta i arbetet med en förstudie är de synpunkter som kommit in från resenärer i form av kundsynpunkter och dialoger, inspel från kundgrupperna barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, från kommunen och även aktuellt trafikföretag.

Den trafik som ska handlas upp ingår idag i avtalet "Ale (6021)".

Idag är det Nobina som har avtalet. År 2024 uppgick resandet till drygt 1,7 miljoner resor.

Befintligt trafikavtal omfattar totalt tolv linjer.

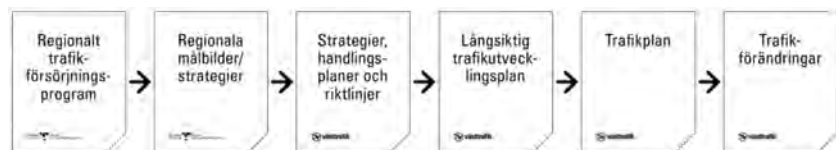
Arbetet har följt Västtrafiks process *Genomföra förstudie inför trafikupphandling.*



Karta 1. Karta över dagens linjenät.

Styrande målbilder, strategier och riktlinjer

Västra Götalandsregionen och Västtrafik har tagit fram ett antal målbilder och strategier som ska beaktas, både i förstudie, upphandling och under avtalstiden. Dessa dokument tar generellt sin grund i samhällets behov med syfte att skapa drivkrafter och hållbar utveckling (social, ekonomisk och ekologisk) inom teknik-, stads- och samhällsutveckling med hjälp av kollektivtrafiken.



Figur 1. Bilden visar hur resmöjligheter utvecklas, från trafikförsörjningsprogram till trafikförändringar

Nedan följer en kort sammanställning över de dokument som har identifierats viktiga att beakta i förstudien samt en sammanställning av de viktigaste delarna i dokumenten som upphandlingen och avtalet ska förhålla sig till.

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götalands län

Trafikförsörjningsprogrammet är Västra Götalandsregionens främsta dokument för att styra både den kortsiktiga och långsiktiga kollektivtrafikutvecklingen i regionen.

Nuvarande program gäller till år 2029.

Programmets övergripande mål är att bidra till hållbar och förbättrad tillgänglighet i Västra Götaland och överensstämmer med den

regionala utvecklingsstrategins långsiktiga prioritering om att knyta samman Västra Götaland.

Tre målområden visar riktningen, där kollektivtrafiken ska:

- vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet
- bidra till jämlika förutsättningar
- bidra till minskad klimatpåverkan och vara robust, klimatsmart och resurseffektiv

Miljö- och klimatstrategin

I Västra Götalandsregionens Miljö- och klimatstrategi finns förslag till mål om att minska koldioxidutsläppen med 85 procent till år 2025 och till 90 procent år 2030. Västtrafik har arbetat fram en Miljö- och klimatplan, som bryter ner de övergripande målen i Miljö- och klimatstrategin i detaljerade mål per trafikslag och på linjenivå.

Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor

Invånarna i Västra Götaland har olika livsvillkor och förutsättningar. Transportsystemet spelar en viktig roll för att människor ska kunna ta del av och utöva sina mänskliga rättigheter, som rätten till arbete, utbildning, kultur och hälso- och sjukvård. Kollektivtrafiken har en avgörande roll när det gäller att tillhandahålla tillgängliga transporter och är därmed ett viktigt verktyg för att skapa jämlika förutsättningar.

Den strategiska planen konkretiserar trafikförsörjningsprogrammets målområde om att kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar. Sociala aspekter ska alltid inkluderas i planeringen

av kollektivtrafiken och genomsyra hela förstudiearbetet. Planen ger förutsättningar för att öka systematiken.

Den strategiska planen innehåller fyra åtgärdsområden som vart och ett innehåller prioriterade insatser:

- Sociala analyser – systematiskt i planering och genomförande.
- Delaktighet – utveckla dialog med särskilt fokus barn och unga.
- Hela resan fungerar – med fokus på personer med funktionsnedsättning, barn och äldre.
- Trygghet – kollektivtrafiken ska kännas trygg och säker.

Verktyg sociala aspekter

För att beskriva nuvarande förutsättningar har kartmaterial med socioekonomiska och demografiska aspekter analyserats, samt frågeenkät samlats in för grupperna barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Dessutom har ytterligare information om målpunkter och invånarsynpunkter från kommunen samlats in.

Trafikförslaget ska så långt som möjligt lösa de brister som finns idag ur ett socialt perspektiv, och samtidigt undvika att skapa nya problem. Därför identifieras viktiga aspekter och knäckfrågor som behöver tas hänsyn till i trafikförslaget. I slutskedet har de prioriteringar som gjorts beskrivits och konsekvensanalyserats med hänsyn taget till dess positiva och negativa effekter ur ett socialt perspektiv.

Detta finns beskrivet i kapitel 8 *Beskrivning av trafikeringsförslaget*

samt kapitel 10 *Genomgång av förslagets sociala konsekvenser*.

Västtrafiks Riktlinjer för planering av kollektivtrafik och riktlinjer för bussar

Västtrafik har flera riktlinjer men i förstudie för trafikupphandlingar är Riktlinjer för planering av kollektivtrafik och Riktlinjer för bussar särskilt viktiga.

Riktlinjer för planering av kollektivtrafik är ett stöd för att planera kollektivtrafik på ett så rättvist och likartat sätt som möjligt inom Västra Götaland. Riktlinjer för bussar är vägledande i beslut som berör fordonsrelaterade frågor och utgör en standard för begrepp och definitioner.



2.

Geografisk avgränsning

Det är den så kallade regiontrafiken inom Ale kommun samt i vissa fall kopplingar med omkringliggande kommuner som ska handlas upp i Trafik 2029.

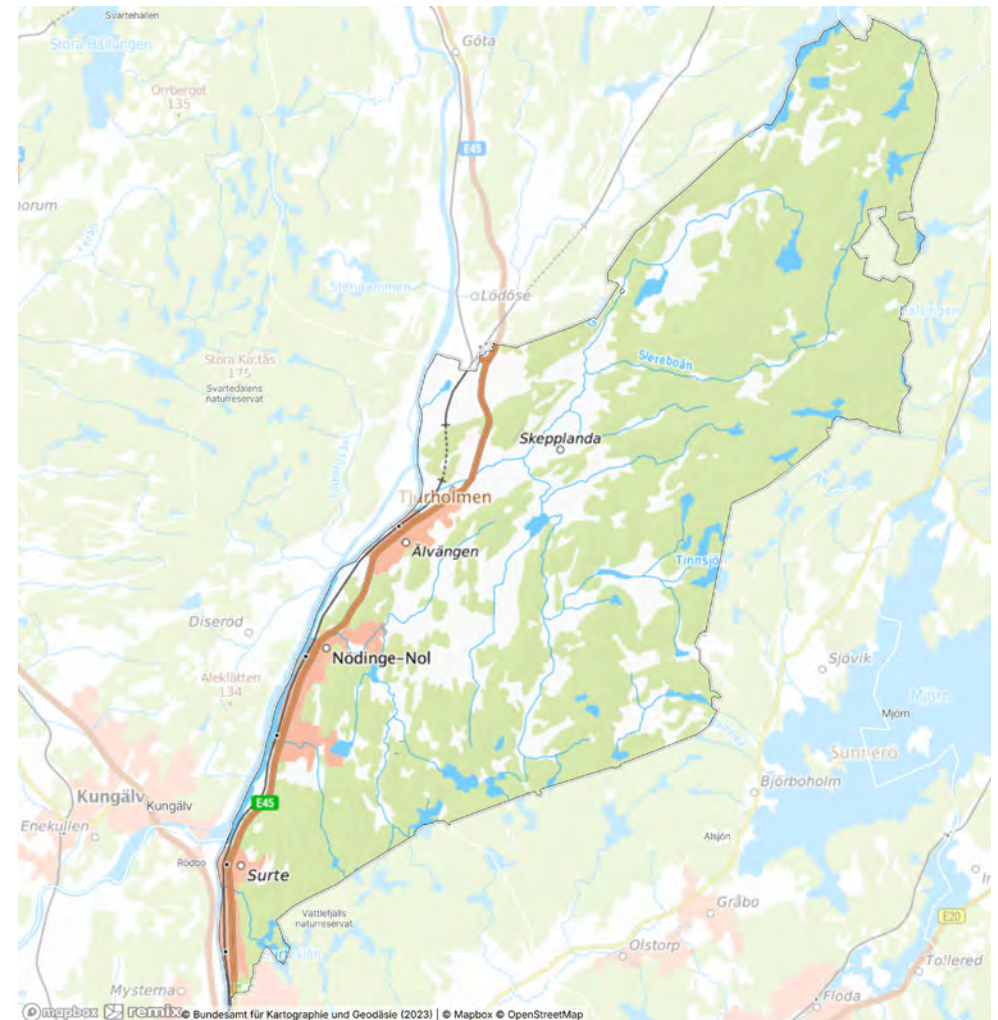
Det innebär att det trafikföretag som tilldelas avtalet/avtalen har huvudansvaret för att tillgodose resbehoven med buss för boende och verksamma inom Ale kommuner samt till viss del till närliggande kommuner (orterna Kungälv och Angered). Detta med undantag för de behov som det storregionala nätet eller regionala linjer från andra avtal, som exempelvis linje 420 (Lilla Edet – Lödöse – Älvängen), kan tillgodose.

I Trafik 2029 ingår även ett uppdrag om att se över skoltrafiken i Ale och beskriva hur denna kan samordnas med den allmänna kollektivtrafiken. Detta beskrivs i en särskild rapport som tas fram tillsammans med Ale kommuns skolskjutshandläggare.

Ale har önskemål om så kallad öppen skoltrafik, det vill säga trafik som är öppen för vem som helst, som har ett färdbevis, att åka med. Tidtabell och linjesträckningar är anpassade för att täcka skolans behov. Beslut om eventuell skoltrafikupphandling fattas av Ale kommun under försommaren 2026.

Om och i sådana fall hur trafiken ska delas in i mindre avtalsområden kommer att hanteras i upphandlingsprojektet.

Karta 2. Kartan visar det geografiska område som förstudien omfattar.



3.

Dagens trafik och affär

Dagens trafik

Dagens avtal innehas av Nobina. Det har totalt tolv linjer.

Linjernas uppdrag är att tillgodose en god yttäckning för kollektivtrafiken inom kommunen. Flera av dem samplaneras med Ale-pendeln på så sätt att det ska vara lätt och smidigt att resa till någon av pendeltågsstationerna för vidare resa mot eller från Göteborg.

De lokala regionbusslinjernas uppdrag är främst arbets-, grundskole- och gymnasiependling inom Ale kommun samt till viss del till Kungälv och Angered.

Resande

År 2024 genomfördes cirka 1 740 000 resor i Aleavtalet. Största linjen är linje 401 (Kungälv-Bohus-Surte-Angered) där drygt 730 000 resor genomfördes under 2024. Det motsvarar drygt fyra av tio resor i avtalet. Näst största linje är 434 (Hålanda-Skepplanda-Älvängen) med 290 000 resor.

Resandet bedöms vara relativt stabilt. Det är dock svårt att exakt kvantifiera resandet då Västtrafiks kundräkningssystem infördes i avtalet 2022 varför resandesiffror före och efter 2022 inte kan jämföras på ett korrekt sätt.

I avtalet har sju av de tolv linjerna ett väldigt lågt resande. Dessa linjer har därför analyserats djupare för att föreslå åtgärder som kan leda till ökat resande.

Linjenummer	Sträckning	Resenärer per tur 2024
402	Jennyland - Bohus - Nödinge	4
413	Ryd - Nol	5
414	Kollanda-Älvängen-Alafors	6
415	Bönabo-Nödinge	3
431	Kollanda-Fors-Skepplanda	1
433	Lödöse-Alvhem-Skepplanda	6
435	Granvattnet-Skepplanda	2

Tabell 1. Dessa linjer har ett lågt resande idag och har analyserats extra.

Resande med skolkort

Resandet med skolkort på de allmänna linjerna varierar stort, från 95 procent skolkortsresande med linje 435 Granvattnet-Skepplanda till elva procent på linje 401 Kungälv-Angered. Västtrafik har tillsammans med Ale kommun gjort en separat förstudie kring hur grundskoletrafiken kan organiseras i framtiden.

Gymnasieelever reser idag i stor utsträckning med det allmänna linjenätet, främst till gymnasieskolor i Ale, Kungälv och Göteborg.

Dagens affär

Avtalet har en trafikknostnad på cirka 70 miljoner kronor per år (år 2024).

Fordon, depåer och drivmedel

Av tabellen nedan framgår avtalets fordonstyper med tillhörande drivmedel samt vilka linjer som fordonen trafikeras på:

Utifrån att avtalet endast har 24 tursatta bussar så är det väldigt många busstyper inblandade av både olika storlekar och drivmedel. Men det har sin historia.



Figur 2. Andel skolkort per linje.

Eldrift på linjerna 404 och 411 var en option då eldrift var väldigt nytt 2017 när avtalet upphandlades. Det fanns en stor osäkerhet i vad det skulle kunna kosta. Upprinnelsen till detta var att Ale kommun haft ett elbusstest på "Madenlinjen" sedermera linje 411 och de var måna om att den linjen skulle fortsättas att köras med elbussar då den går nära bostadshus och igenom en bussgata där det utlovats busstrafik som ej bullrar.

Linjerna 402 och 403 var valbart med CS1L och CN1L och inget el-krav varför CS1L med biodiesel offererades. Under 2025 byttes 4 fordon ut av dessa mot CN1L med eldrift som blev övertaliga i annat trafikavtal. Det fanns inga CN1L i avtalet före detta.

Linje 415 och 435 kravställdes med LS2L av framkomlighetsskäl längs linjesträckningen.

Övriga linjer upphandlades med LN2L men under 2025 byttes fyra

Fordons- typ	Drivmedel	Ordinarie fordon	Förstärknings- reserv	Teknisk reserv	Totalt	Trafikerar linjer
CS1L	El	2	0	1	3	404,411
CS1L	El	2	0	0	2	402,403
CS1L	Biodiesel	1	0	1	2	
CN1L	El	3	0	1	4	
LS2L	Biodiesel	1	0	1	2	415,435
LN2L	Biodiesel	11	0	1	12	413,414,431,433,434
LB2L	El	4	0	0	4	401
Total		24	0	5	29	

Tabell 2. Antal av de olika fordonstyper som används i dagens trafik.

fordon ut till boggibussar. Utbytet berodde på en reinvestering och i samband med detta uppgraderades till mer kapacitet på linje 401 på grund av resandevolymer. Det blev i samband med detta även en övergång till elbussar då dieselbussar ansågs vara på utgående.

För att kunna elektrifiera delar av denna trafik så kravställdes klass I-bussar på den delen av trafiken där inte säkerhetsbälten ansågs som nödvändigt. Detta för att klass II inte fanns med eldrift vid den tidpunkten. Det var främst linjerna i tätorterna och/eller som kör en kortare sträcka mellan tätorterna på lokalkörbana. Linje 401 kör på E45 och har därför haft krav på säkerhetsbälten. Det samma gäller flera linjer som kör på landsvägar. I övrigt inga specialkrav på befintliga fordon.

Det befintliga trafikföretaget har egen depå och gör bedömningen att depåfrågan bör kunna lösas av det trafikföretag som får det nya avtalet.

Rastlokaler i området

Det finns ett pausrum, med pentry, vilorum och toaletter, för förare vid resecentrum i Älvängen som Västra Götalandsregionen ansvarar för.

Dialog har först om behov av pausutrymme även i Nödinge men inga beslut är ännu fattade.

Förstärkningstrafik

Linje 401 har förstärkts i högtrafik och vid tidtabellsskiftet

i december 2025 sattes ytterligare ett fordon in för att öka kapaciteten på linjen på morgon och eftermiddag.

Tillköp

Det finns inga tillköp av trafik i dagens avtal. Det har diskuterats ett kommunalt tillköp om fasta turer på linje 416 som inte blev möjligt på grund av fordonsbrist och begränsningar i infrastruktur.

Ale kommun gör tillköp av seniorkort med 70 + som åldersvillkor.

4.

Infrastrukturella förutsättningar



Begränsningar i dagens infrastruktur

En stor del av vägnätet i Ale kommun består av mindre vägar på landsbygden, från små grusvägar till asfalterade vägar med god standard. Trafikföretaget upplever att vissa av de vägar som trafikeras, exempelvis längs linje 413 Nol-Brandsbovägen-Ryd, har en sämre standard med många ojämnheter i vägbanan.

Även i tätorterna finns det infrastrukturproblem, exempelvis är backen till Jennylund svår att trafikera när det blir halka och hållplatsen Bohus Höjd upplevs vara mindre trafiksäker med tanke på dosering. Andra saker som lyfts fram inom tätorterna är dålig sikt vid utfart från Albotorget, många vägbulor och en chikan i Älvängen, ett gupp vid hållplats Södra vägen som upplevs som alltför kraftig samt gatstenskanter i Bohus centrum som slår mot bussarna.

Generellt sett så upplevs dock framkomligheten som god med undantag för vintertid då halkbekämpning och snöröjning, enligt befintligt trafikföretag, fungerar sämre. Speciellt backen upp till Jennylund lyfts som ett problem.

Träd som faller över vägarna på landsbygden samt långsamtgående fordon som stoppar upp trafiken, då det ofta är smalt och krokigt och svårt att köra om, upplevs också som problem.

Många av vägarna i tätorterna ägs och underhålls av vägföreningar. En vägförening, som äger Mollsjövägen, har tidigare kommenterat

att bussarna orsakar en del slitage på vägen som är kostsamt för vägföreningen. Idag kör Västtrafik linjetrafik på vägen cirka en kilometer ner till hållplatsen Bönabo.

Förändringar i infrastruktur

Ale kommun och andra parter driver ett antal projekt som syftar till att förbättra infrastruktur och tillgänglighet i kommunen:

- En större genomgående väg med två hållplatser planeras i det nya bostadsområdet söder om Nödinge som kommer ansluta till befintlig påbörjad väg som går ner till Vikenvägen.
- Vid Nödinge station planeras för ett nytt kommunhus, torgyta och förändrade vägar. Detta kan även medföra en flytt av hållplatslägen vid Nödinge station, med längre gångavstånd mellan busshållplats och tågstation.
- Trafikverket planerar att bygga ett nytt vändspår vid Älvängens station. Planerad byggstart är 2030. En del av den befintliga pendelparkeringen norr om spåren kommer därmed försvinna, och det är ännu oklart om och hur dessa parkeringsplatser ersätts.
- I norra delen av Nol planeras för nya bostäder i ett befintligt industriområde. Här kan det komma en ny genomgående körväg med bussgata samt en hållplats som på sikt kan ersätta hållplatserna Tudors Fabriker och Brandsbovägen.

- En fördjupad översiktsplan över Älvängen är under framtagande som kan möjliggöra bostäder för 3 000–4 500 nya invånare vilket medför flertal nya vägar i och omkring Älvängen.
- En detaljplan planerar för en förlängning av Rödklövergatan genom det centrala grönområdet mitt i Nödinge. En potentiell framtida anslutning mellan denna väg och Gamla Kilandavägen hade möjliggjort genomgående trafik genom Nödinge.
- Kommunen planerar för ett nytt verksamhetsområde vid nuvarande Ale-krossen. De har även gett indikationer på att detta kan medföra en ny anslutande väg norrut som kopplar ihop verksamhetsområdet med det planerade bostadsområdet söder om Nödinge.

Hållplatser med bristande tillgänglighetsanpassning

I Trafikförsörjningsprogrammet finns mål om att alla fordon och 800 prioriterade hållplatser i Västra Götaland ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning (637 hållplatser 2024).

En anpassad hållplats ska uppfylla ett antal kriterier för att räknas som tillgänglighetsanpassade, bland annat bänkar, belysning, kantsten, taktilt stråk och kontrastmarkering.

Tolv hållplatser i Ale kommun finns med på den så kallade 800-listan med prioriterade hållplatser. Dessa är Alafors fabriker, Albotorget, Bohus centrum, Bohus station, Gustavas Plats, Handelsplats Älvängen Södra, Himlaskolan, Nol station, Nödinge station, Surte station, Älvängen resecentrum och Älvängen station.

Samtliga förutom Bohus centrum är tillgänglighetsanpassade, här saknas kantsten i rätt höjd, kontrastmarkering och ledstråk.

Det saknas realtidsskyltning på Alafors fabriker, Albotorget, Gustavas Plats samt Handelsplats Älvängen Södra. Detta är en åtgärd som skulle kunna höja tillgängligheten på hållplatserna ytterligare.

Områden som är utsatta för utsläpp från vägtrafik och buller

Bil- och tågtrafiken är den dominerande bullerkällan i kommunen. Trafikbullerpåverkade områden finns framför allt längs det kombinerade stråket E45 och järnvägen längs Göta Älv. Kollektivtrafikens bidrag till bullerproblemet är förhållandevis litet då en stor del av trafiken i tätorterna körs med el-fordon.

Synpunkter på luftföroreningar och buller

Uppgifter saknas om återkommande klagomål på luftföroreningar och buller från kollektivtrafiken.

Pendelparkeringar

Det finns tio pendelparkeringar i Ale kommun fördelat på sex platser. Den största pendelparkeringen finns vid Älvängen centrum med 168 platser.

Ytterligare fyra pendelparkeringar, i Göteborg och Lilla Edets

kommuner, antas ha betydelse för pendlare från Ale som antingen ska norr eller söderut.

Enligt en beläggningsmätning från 2024 var pendelparkeringen P3 vid Älvängen centrum belagd till nästan 100 procent. Även övriga pendelparkeringar har en hög beläggningsgrad.

I samband med att vändspåret vid Älvängens station byggs kommer den stora pendelparkeringen Älvängen centrum P3 att tas bort. Det är oklart om och hur platserna vid denna pendelparkering kan ersättas. Trafikverkets nuvarande tidsplan beräknar byggstart för vändspåret år 2030.

Pendelparkering	Väghållare	Bilplatser	Beläggning	Laddstation Ja/Nej	Cykelparkering
Bohus centrum P1	Kommunal	52	92 %	Nej	Ja, vid stationen
Bohus centrum P2	Kommunal	56	79 %	Nej	Nej
Älvängen centrum P1	Kommunal	68	93 %	Nej	Ja
Älvängen centrum P2	Kommunal	63	49 %	Nej	Nej
Älvängen centrum P3	Kommunal	168	98 %	Nej	Ja
Nödinge Station	Kommunal	121	48 %	Nej	Ja
Nol Station P1	Kommunal	41	90 %	Nej	Ja
Nol Station P2	Kommunal	66	17 %	Nej	Nej
Albotorget	Kommunal	48	83 %	Nej	Ja
Surte Norra	Kommunal	69	77 %	Ja	Ja

Tabell 3. Fakta om pendelparkeringar i Ale kommun.

Pendelparkering	Väghållare	Bil-platser	Beläggning	Laddstation Ja/Nej	Cykelparkering
Eriksdal P1	Kommunal	316	91 %	Ja	Ja
Eriksdal P2	Kommunal	80	68 %	Nej	Nej
Lödöse södra station P1	Kommunal	127	40 %	Nej	Ja
Lödöse södra station P2	Kommunal	75	72 %	Nej	Ja

Tabell 4. Fakta om närliggande pendelparkeringar.



5.

Marknadsanalys Ale kommun



Vem är resenären? Demografiska förutsättningar för Ale kommun

För att kunna skapa en attraktiv kollektivtrafik som man vill resa med är det viktigt att förstå resenärernas behov. Vissa behov har många resenärer gemensamt, medan andra behov varierar mellan olika områden och målgrupper. För att kunna identifiera och tillgodose de olika resenärernas behov är det viktigt att förstå vem resenären är.

Inom arbetet med förstudien har flera olika demografiska förutsättningar tagits fram och analyserats med hjälp av programmet Remix. Exempel på vad som har analyserats är åldersstrukturer, utbildningsnivå, hushållens inkomster, utländsk bakgrund, antal barn, bilinnehav, förvärvsarbetande och arbetssökande etcetera. Nedan följer en sammanfattning av slutsatserna för Ale kommun.

Demografi

Ale kommun hade vid årsskiftet 2024-2025 drygt 32 500 invånare med en medelålder på 40,1 år. Detta är något lägre medelålder än genomsnittet i Sverige, som var 42,2 år. Kommunen har sedan många år en större inflyttning än utflyttning. Under perioden 2020-2024 flyttade drygt 10 400 personer till Ale medan drygt 9 800 flyttade från kommunen.

26 procent av invånarna i Ale är under 20 år vilket är en högre siffra än snittet i Västra Götaland (22,5 procent). Andelen äldre, över 65

år, är 18 procent vilket är något lägre än snittet i Västra Götaland (20,1 procent).

Sysselsättningsgraden 80,5 procent ligger i linje med Sverigesnittet men arbetslösheten på 5,3 procent är under Sverigesnittet 6,4 procent.

83,3 procent av invånarna bor i någon av tätorterna Bohus-Surte, Nödinge-Nol, Älvängen, Skepplanda eller Alvhem.

Socioekonomi

Utbildningsnivå, sysselsättningsgrad och inkomstnivå är tre faktorer som tydligast visar på socioekonomiska skillnader. Vilken inkomst och sysselsättningsgrad en person har påverkar bland annat individens valfrihet vad gäller färdmedel, genom exempelvis tillgången till körkort och bil eller möjligheten att betala för ett månadskort. Utbildningsnivån påverkar såväl sysselsättningsgraden, inkomstnivåer (och därmed bilinnehav) samt attityder till kollektivtrafiken och andra färdmedel. Människor med högre utbildning tenderar att vara mer positivt inställda till hållbar mobilitet medan de med lägre utbildning tenderar att vara mer beroende av den. Det är viktigt att områden med lägre socioekonomi har god tillgång till kollektivtrafik eftersom de är mer beroende av den. Det är även viktigt att utbudet är bra under kvällar och helger.

Förstudien har använt Segregationsbarometern från Boverket för att få en bild av områdets socioekonomiska förutsättningar. Områdestyperna baseras på ekonomisk standard, utbildningsnivå, ekonomiskt bistånd och/eller arbetslöshet och bedöms på en skala

1-5. Områdestyp 1 innebär områden med stora socioekonomiska utmaningar och i andra ändan betyder områdestyp 5 områden med mycket goda socioekonomiska förutsättningar.

Större delen av Ale kommun finns i områdestyp 4 – Områden med goda socioekonomiska förutsättningar. Ett område i södra utkanten av Älvängen (Tollerred-Häljered-Valås-Utby) klassas i områdestyp 5, det vill säga mycket goda socioekonomiska förutsättningar. Del av Trollevik och centrala Nödinge har områdestyp 2 vilket betyder "Område med socioekonomiska utmaningar"

Tillgänglighet till kollektivtrafiken

En god tillgänglighet till kollektivtrafiken är viktigt för att kollektivtrafiken ska ses som ett resalternativ. Enligt kol-TRAST Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik bör avståndet till en hållplats inom tätbebyggda områden inte vara längre än 400 meter.

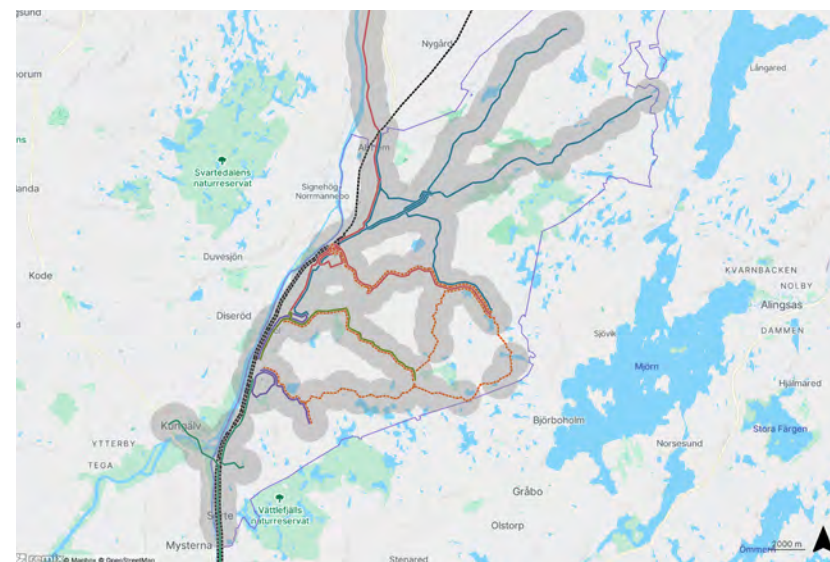
Förstudien har tittat på tillgängligheten i både tätbebyggda områden och glesbygd och har därför dels använt avstånd 400 meter eller kortare fågelvägen till hållplats i tätortsområdena, dels 1 000 meter eller kortare fågelvägen till hållplats utanför tätorterna som mått på en god yttäckning.

Dagens allmänna linjenät erbjuder en mycket god yttäckning och merparten av boende och verksamheter har tillgång till en hållplats inom 400 alternativt 1 000 meter. Endast några enstaka fastigheter täcks inte av trafiken. Merparten av de fastigheter som ligger längre än 1 000 meter från kollektivtrafik ligger i område med sämre standard på vägnätet.

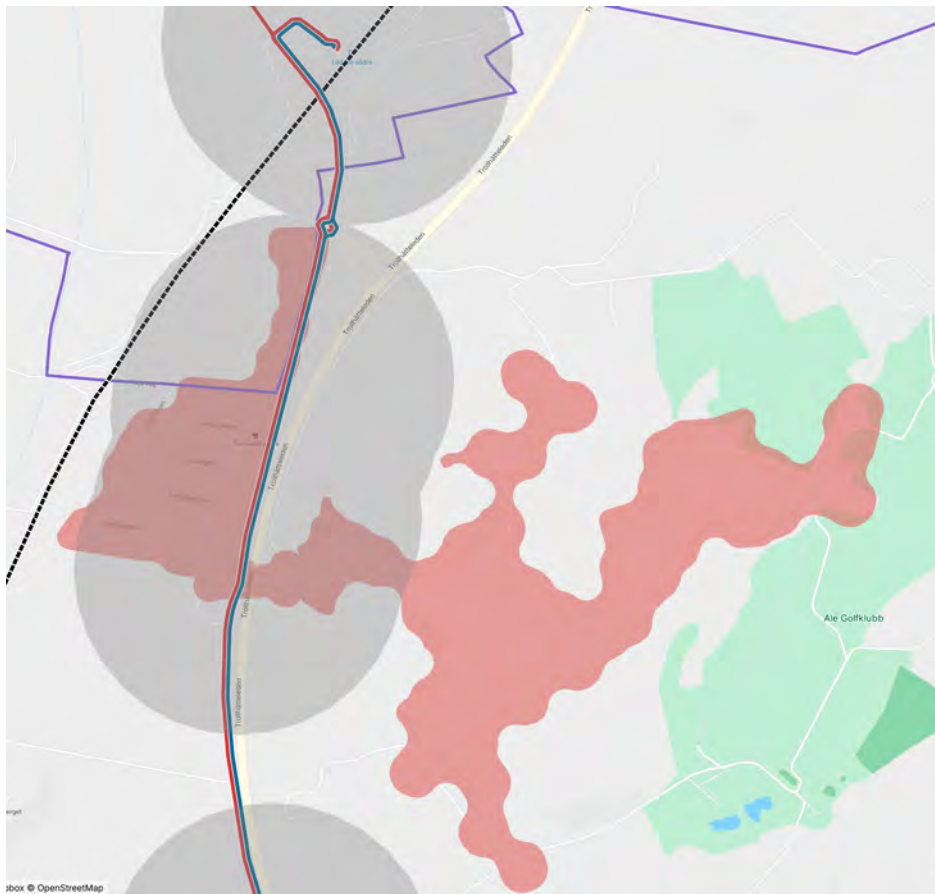
Avseende täckning i tätorterna så finns det en del områden som har längre än 400 meter till kollektivtrafiken. Detta illustreras av kartorna

nedan. Delar av Nödinge tätort har längre till hållplats men är också ett område med socioekonomiska utmaningar varför förstudien kommer att lyfta detta i förslaget till trafikering. Även södra delen av Surte saknar god tillgång till kollektivtrafik, framför allt beroende på topografin och även här tas förslag fram som underlättar för de boende i detta område (På grund av infrastrukturen, med svårighet att vända fordonet samt tränga gator där det endast kan vara hållplatser på den ena sidan, finns dock inte detta med i det slutliga förslaget.).

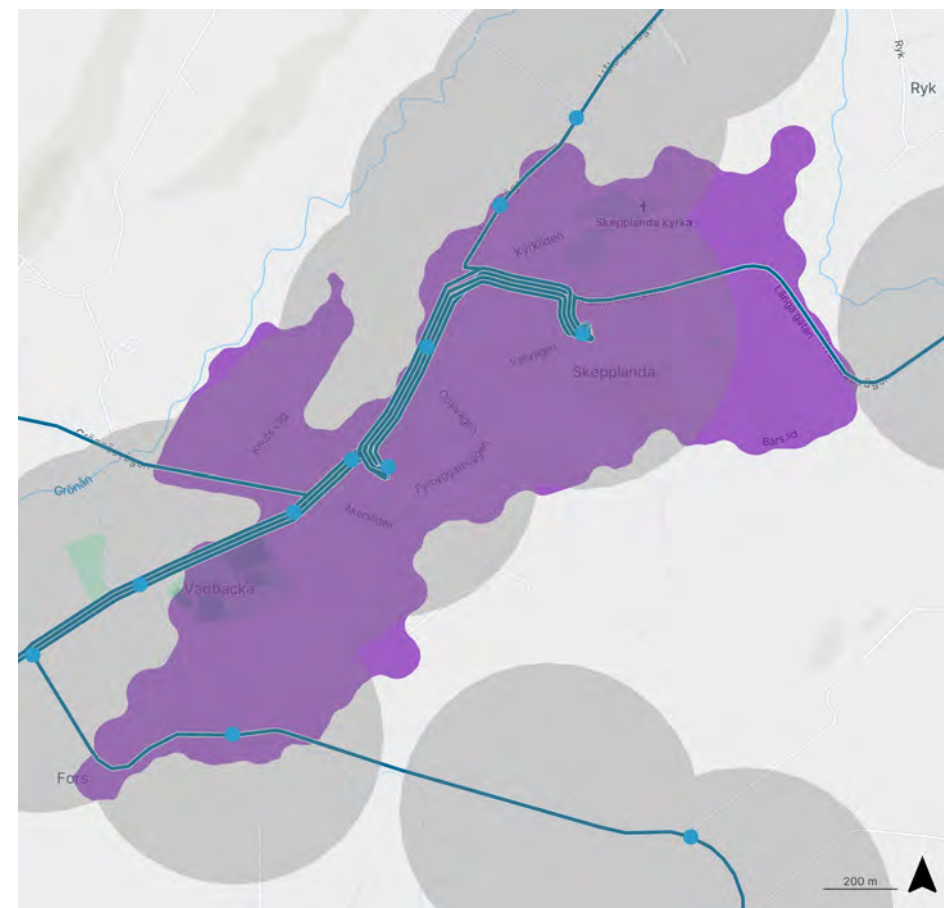
Närtrafik finns i Ale kommunerna. Den innebär att alla som ska resa till eller från en plats som ligger längre än 1 000 meter från en hållplats med frekvent trafik kan använda Närtrafiken, det vill säga ringa och boka en resa och denna resa utförs normalt med ett mindre fordon.



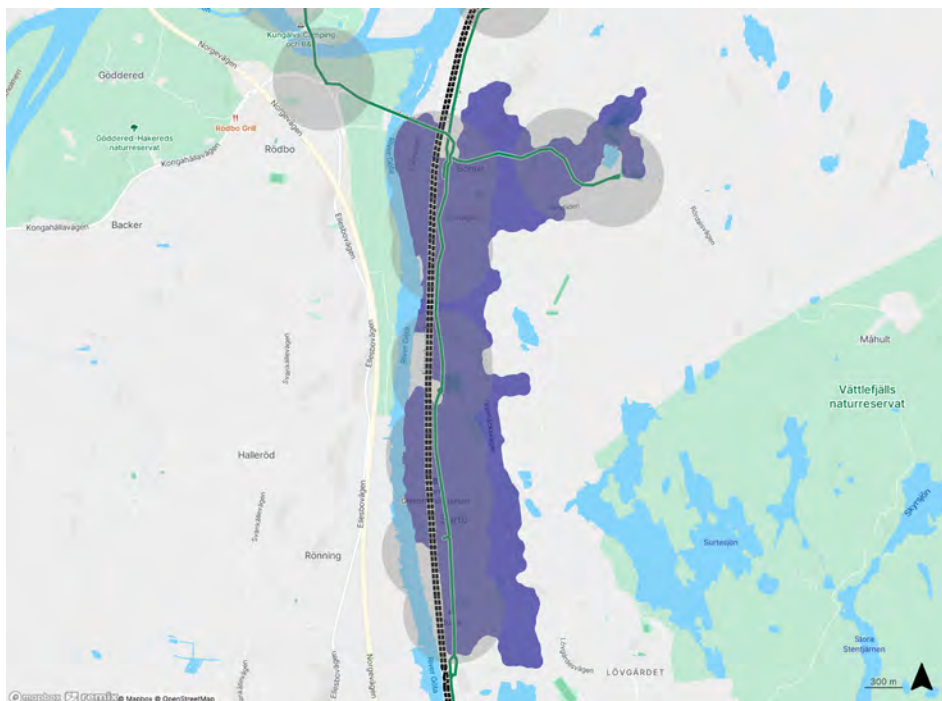
Karta 3. Tillgänglighet 1 000 meter till hållplats. Även om några områden ligger längre från hållplats så är det få som bor i dessa områden och som därför har långt till den allmänna kollektivtrafiken.



Karta 4. Tätorten Alvhem har delvis bristande tillgänglighet till kollektivtrafiken. Hållplatsen finns på västra sidan om E45 medan det finns boende öster om motorvägen som har längre till hållplats. Det finns en väl upplyst gång- och cykelbana under motorvägen. Cirka 200 personer, varav knappt 40 under 20 år, har längre än 400 meter till hållplatserna Kungsvägen eller Alvhem stationsväg.



Karta 5. I tätorten Skepplanda är det cirka 400 personer, främst i östra delen av tätorten, som har något längre än 400 meter till hållplats. Som mest handlar det om 500 meter fågelvägen till närmaste hållplats.



Karta 8. Även i Bohus-Surte finns det många boende med mer än 400 meter till hållplats. Cirka 2 000 personer i östra delarna av tätorten har längre till hållplats, som mest cirka 600 meter fågelvägen.

Viktiga målpunkter

I förstudien har tillgängligheten till viktiga målpunkter inventerats. För detta har en lista med målpunkter inom 15 olika kategorier använts. Exempelvis har tillgängligheten till förskolor, äldreboende, daglig verksamhet för personer med funktionsnedsättning, fritidsanläggningar, större arbetsplatser samt mål för besöksnäringen kontrollerats.

Generellt är tillgången till dessa målpunkter mycket god. Här nedan listas endast vilka målpunkter som med dagens trafik har en

bristande tillgänglighet till kollektivtrafik.

- LSS-boendet Danska vägen.
- Återvinningscentralen öster om Bohus.
- Naturlekplatsen Ekskogen, Nödinge.
- Ale arena, friidrottsarena, ishall vid Jennylund.
- Ahlafors IF fotbollsplaner
- Dammekärrens motionscentral
- Ale Disc Golf center
- Alebacken
- Surtesjöns badplats
- Ale golfbana

Arbetsplatser och arbetspendling

I kommunen finns cirka 3 700 företag registrerade. De två största sektorerna är Jordbruk/Jakt samt Skogsbruk med sammanlagt närmare 500 registrerade företag.

Ale kommun är största arbetsgivare med 2 352 anställda. Största privata arbetsgivare är Nouryon AB med 425 anställda.

Traditionellt kvinnodominerade arbetsplatser i kommunen är vårdcentral, folkhälsvården, äldreboenden, skola och förskola.

Ale är en typisk förortskommun med fler som pendlar till Göteborg än som arbetar i Ale. Detta betonar vikten av att det finns en bra trafik som är anpassat efter pendlingsmönstren söderut. Av de knappt 17 000 Alebor som arbetspendlar är det 5 118 som arbetar inom Ale kommuns gränser. Pendlingen över kommungräns framgår av tabellerna nedan.

Utpendling	Antal pendlare
Göteborg	7 776
Kungälv	1 354
Mölnadal	641
Partille	232
Lilla Edet	225
Härryda	174
Stenungsund	168
Trollhättan	168
Stockholm	121
Lerum	100

Tabell 5. Arbetspendling från Ale kommun 2023. Källa: SCB

Inpendlingen till Ale kommun kommer i huvudsak från Göteborg och Kungälv men också från Lilla Edet och Trollhättan vilket innebär att det behövs en trafik som anpassas även för dessa pendlingsmönster. Resandet sker i första hand från Trollhättan och söderut på förmiddagen och norrut på eftermiddagen.

Inpendling	Antal pendlare
Göteborg	1 322
Kungälv	578
Lilla Edet	534
Trollhättan	212
Stenungsund	123
Lerum	108
Partille	100

Tabell 6. Arbetspendling till Ale kommun 2023. Källa: SCB.

En analys har gjorts av manlig och kvinnlig dagbefolkning i kartverktyget Remix. Här framgår att trafiken täcker upp bra till majoriteten av samtliga arbetsplatsområden och inga ojämlika pendlingsmöjligheter har identifierats. Ett undantag finns och det är centrala Nödinge som har en övervikt av kvinnliga arbetstillfällen och dessutom längre till kollektivtrafiken. Detta har tagits vidare i förslaget till trafikering men på grund av bristande infrastruktur är det inte möjligt åtgärda. Om infrastrukturen förändras under kommande avtalsperiod kan en förändring ske, se mer i kapitel 8 *Beskrivning av trafikeringförslaget*.

I Västra Götalandsregionens potentialstudie för cykel framgår att 20 procent av den arbetande befolkningen i Ale kan cykla till sin arbetsplats inom 30 minuter .

Källa: <https://www.vgregion.se/regional-utveckling/omraden/infrastruktur/strategier/strategisk-plan-for-okad-cykling/potentialstudie/>

Skolor

Barn och unga är en viktig resenärsgrupp för Västtrafik, och skolresor utgör en stor del av det totala resandet.

Gymnasieeleverna som bor i Ale kommun pendlar främst till Göteborg, Kungälv och Ale. Majoriteten av eleverna har lätt att ta sig till sin gymnasieskola med hjälp av Västtrafik men precis som i andra kommuner där det finns glesare befolkade områden så finns det elever som har långt till kollektivtrafik. Ale har även öppnat en egen gymnasieskola som successivt tar emot fler elever.

Grundskolan i Ale använder Västtrafiks busslinjer för elevernas resor där det är möjligt. Det finns tolv grundskolor i kommunen varav en är fristående. Högstadieskolor finns från Bohus i söder till Älvängen i norr. Ett antal elever reser också med skoltaxi på grund av att det är för långt till hållplats från där de bor eller att de behöver korsa

en trafikfarlig väg. Parallellt med förstudien har Västtrafik och Ale kommun tagit fram ett förslag där Västtrafik förändrar linjenätet så att fler elever kan resa med kollektivtrafiken genom öppen skoltrafik.

Utbyggnadsplaner

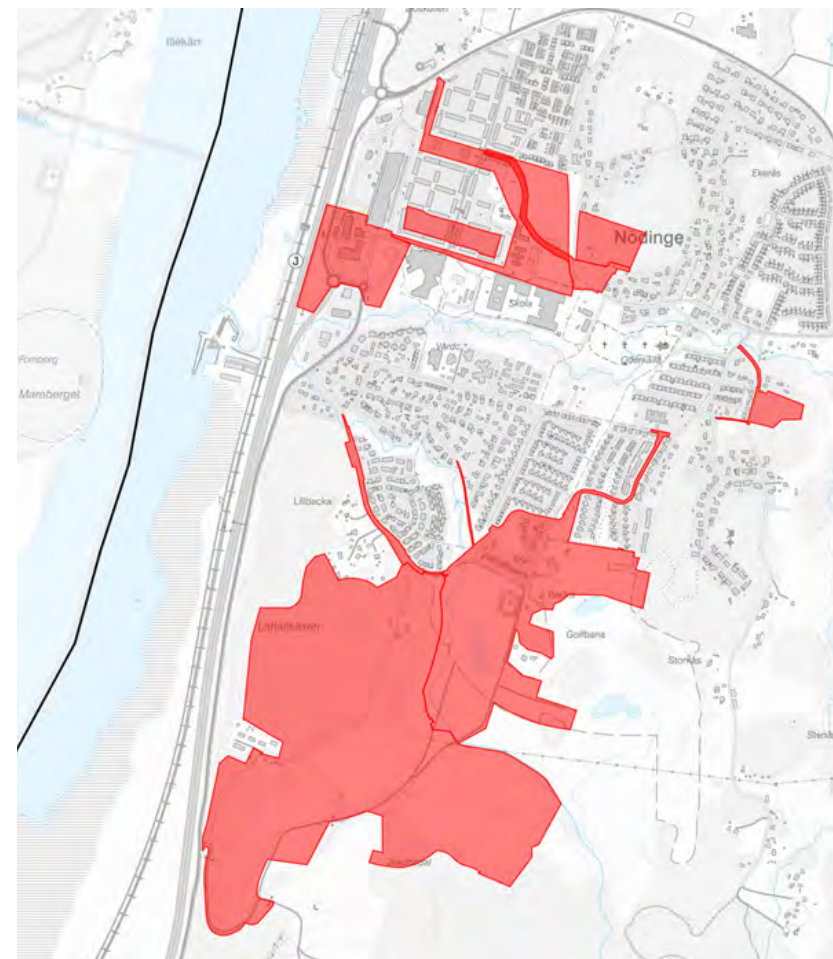
Ale kommun har gjort en egen befolkningsprognosen där man tror att kommunen ska växa med cirka 6 400 invånare till 39 000 invånare fram till 2035. Västra Götalandsregionens befolkningsprognos har en något lägre ökning, att kommunen växer med cirka 2 500 invånare fram till 2040.

Enligt de prognoser över bostadsbyggande som Ale kommun gjort kommer det att byggas cirka 3 700 bostäder de kommande elva åren. Byggnaden kommer i inledningen av planperioden att vara koncentrerat till Älvängen och Nödinge. Från 2032 och framåt prognosticeras även för ett ökat byggande i Bohus, Surte och Nol men även dessa år är det Nödinge och Älvängen som förväntas växa mest.

Det är främst två områden där större nyproduktion planeras. Det första området ligger i södra Nödinge och här planeras för upp till 770 bostäder. Området kommer att ha en genomgående väg där det byggs ett par hållplatser. Område nummer två ligger som en krans runt Älvängen. Enligt den fördjupade översiktsplanen för Älvängen möjliggörs här upp till 3 000 bostäder, främst i flerbostadshus. Vid samtal med kommunens tjänstepersoner har det framgått att området kommer att delas upp i etapper men exakt hur dessa ser ut och i vilken ordning de olika etapperna bebyggs är inte känt.

Ytterligare en plan som påverkar kollektivtrafiken stort är de planer som finns för centrala Nödinge. Enligt planen ska ett kommunhus byggas nära stationshuset, hållplatser flyttas, gator dras om och en

del av parkeringen till köpcentrumet försvinner. Även en förlängning av Rödklövergatan planeras. I planen finns även en framtida idé till bussgata i flerbostadshusområdet bakom Nödinge köpcentrum vilket skulle öka närheten till kollektivtrafiken för många.



Karta 9. Kartan visar de områden som omfattas av planarbete i Nödinge. Längst i söder finns ett nytt bostadsområde med upp till 770 nya bostäder. I norr en förändring av Nödinge centrum.

Ale kommun har ambition att växa. Enligt den egna prognosen kan invånarantalet stiga med drygt 6 000 personer eller cirka 20 procent de kommande tio åren. Även Västra Götlandsregionens befolkningsprognos pekar på att kommunen kommer att öka sin befolkning de kommande åren. Tillgången till bostäder minskar i takt med att fler och fler vill bosätta sig i Ale kommun och på sikt kommer det att uppstå en brist som kan hämma befolkningsutvecklingen. Därför har kommunen flera planer på bostadsbyggande, och verksamhetsetableringar. Förstudien bedömer att det främst är tre sådana områden som kan komma att påverka behovet av trafikering under kommande avtalsperiod:

- Söder om Nödinge planeras ett bostadsområde med upp till 770 bostäder.
- Älvängen kommer att byggas ut i en hästsko runt befintliga tätorten. Här kommer det att bli mycket flerbostadshus och sammanlagt upp till 3 000 bostäder.
- Mellan Nödinge och Bohus kommer ett nytt verksamhetsområde att etableras under 2030-talet. Kommunen räknar med att det på sikt kommer att vara 2 000 arbetstillfällen här.

Potential för ökat kollektivtrafikresande

I takt med att Ale växer och befolkningen ökar är det troligt att resandet med kollektivtrafiken också ökar. Kommunens utbyggnadsplaner gör det troligt att resandet framför allt kommer att öka i Älvängen.

En brist i dagens trafik är smidiga resor för arbets- och

studiependling till Kungälv kommun och specifikt i relationen Nödinge – Kungälv – Rollsbo industriområde. Idag behöver resenärer byta två gånger för att resa kollektivt hela vägen. Genom att skapa möjlighet till direktresor mellan Nödinge och Kungälv skapas en potential till ökat kollektivtrafikresande. Denna länk skulle även knyta samman stråket Göteborg – Göta Älvdalen – Trollhättan med stråket Göteborg – Stenungsund – Bohuslän vilket även det ses som en potential.

Redan idag sker en stor andel av resandet mellan Ale och Göteborg och i denna relation finns det kapacitet i pendeltåget vilket troligen innebär att det inte är nödvändigt att förstärka det stråket med busstrafik.



6.

Medborgar- dialoger och kundsynpunkter



Förstudien har gått igenom kundsynpunkter och samlat in material från tidigare dialoger med exempelvis kommunen men också dialoger som varit i samband med arbeten med översiktsplaner med mera. Dialoger har genomförts inom ramen för förstudien bland annat med tjänstepersoner och politiker i kommunen, samt med de kommunala råden i samband med en medborgardialog i november 2025.

För kommunernas inspel under arbetet se kapitel 7 *Kommunens inspel* samt kapitel 11 *Kommunernas synpunkter på trafikeringsförslagen*.

Kundsynpunkter

Antalet kundsynpunkter, sett till resandet, är relativt få. Cirka 5,8 synpunkter per 10 000 resor.

Kundsynpunkter för åren 2020-2025 har analyserats inom ramen för denna förstudie. Totalt handlar det om drygt 4 300 synpunkter.

Kundsynpunkterna för de linjer som ingår i de avtalsområdet har till stor del handlat om avvikelser i leveransen som förseningar, förarens agerande och körsätt, att föraren inte har stannat vid hållplats etcetera. Synpunkter som rör förarens bemötande och körsätt hanteras i direkt dialog mellan Västtrafik och trafikföretagen. Dessa har därför inte analyserats djupare under förstudien. Även andra

kategorier av synpunkter som inte har berört trafiken har valts bort, exempelvis försäljning, marknad och hittegoods.

Återstår gör 549 synpunkter som analyserats i detalj.

Generell sammanställning av kundsynpunkter

Resenärerna uttrycker ett stort engagemang för kollektivtrafiken och har flera återkommande önskemål:

- **Bättre tidssynk mellan buss och tåg**, särskilt vid Bohus station.
- **Fler avgångar under rusningstid**, både morgon och eftermiddag.
- **Tidigare avgångar på morgonen**, särskilt för dem som börjar arbete före kl. 06.
- **Större bussar eller förstärkningsturer** för att hantera trängsel, särskilt med barnvagnar och skolbarn.
- **Direktlinjer mellan orter som idag kräver byte**, till exempel Nödinge till Kungälv.

Synpunkter per linje

Linje 401, som har störst resande, har också flest synpunkter. 132 av de analyserade synpunkterna berör trafiken på denna linje.

Synpunkterna handlar främst om att bussen avgår samtidigt som tåget ankommer vilket betyder 30 minuters väntetid, att bussarna på morgon och eftermiddag är överfulla, att det behövs fler avgångar under rusningstid samt att linjen är dåligt synkroniserad med andra busslinjer, exempelvis 303 och 402.

Linje 402:s synpunkter handlar även den om dålig samordning mellan tåg och buss samt även med andra linjer som 401. På helgerna kan väntetiderna vid byten ibland bli långa. På vissa turer önskas förstärkning då det är många skolbarn som ska med. De finns även önskemål om att bussen ska gå Nödinge-Kungälv utan att ha ett byte i Bohus som idag.

Linje 403. Dålig samordning med tåget samt trängsel på vissa turer är de vanligaste kundsynpunkterna.

Linje 404 har för få avgångar enligt flera kundsynpunkter. Framför allt gäller det mellan klockan 09.00 och 15.00. Önskemål finns också om förändrad linjesträckning i Nödinge, bland annat till Dammekärsvägen och några idrottsanläggningar.

Linje 411 är dåligt synkad med tåg från Trollhättan och Göteborg och det är för få avgångar på kvällar och helger. Linjen anses också ha en struktur där den trafikeras i en riktning vilket innebär långa restider för vissa relationer inom Älvängen.

Linje 413 är en linje med relativt lågt resande och få synpunkter. Synpunkterna handlar om att turutbudet är för lågt samt att linjestrukturen gör att resvägen för skolelever till vissa skolor är besvärliga och kräver flera byten.

Linjerna 414 och 415 har liknande synpunkter: för få avgångar mitt på dagen och på kvällar och helger, dålig samordning med tågen samt att skolbarn får vänta länge efter skolans slut för att kunna resa hem.

Linje 431 har endast haft fyra synpunkter under de senaste fem åren. Synpunkterna handlar om byten mellan linje 414 och 431 som inte funkar.

Linje 434 har samma synpunkter som många andra linjer: dålig samordning med tåget, otillräcklig helgtrafik samt att vissa turer är fullsatta.

Linje 435 har få synpunkter och dessa handlar om dålig samordning vid byte mellan linje 434 och 435 samt att kvällstrafik saknas vilket gör det svårt för vissa att arbetspendla med linjen.

Övriga synpunkter

Bland övriga synpunkter noteras många klagomål på bussarnas kvalitet; elbussar som inte ger någon värme på vintern och bussar som är alltför heta på sommaren. Flera synpunkter berör också städning av bussarna, trasiga bälten, stoppknappar som inte fungerar med mera.

Det finns också ett antal synpunkter som handlar om att resenärerna inte känner sig trygga ombord. Resenärer och förare har utsatts för trakasserier, hot, spottloskor och våld. Berusade passagerare skapar otrygghet på både hållplatser och ombord på fordonen.

Ett annat återkommande tema handlar om problem vintertid då vissa bussar inte kan köra i en del backar.

Medborgardialog

I november 2025 bjöd Västtrafik in till en dialog i Medborgarhuset Alafors. Inbjudan hade gått till kommunens föreningsråd, det kommunala pensionärsrådet, rådet för funktionshinderfrågor och ungdomsrådet samt även till alla invånare i kommunen via meddelande på kommunens hemsida.

Cirka 15 kommuninvånare och politiker deltog och diskussionerna handlade om vilka behov av kollektivtrafik som finns, till vilka platser behöver man kunna åka och när. Dessutom diskuterades vilka platser och situationer i kollektivtrafiken som upplevdes som trygga respektive mindre trygga.



Bild 1. Vid en medborgardialog i Medborgarhuset i Alafors fick deltagarna bland annat lämna med sina önskemål på trafiken i kommunen samt beskriva platser de upplever som otrygga i kollektivtrafiken.



7.

Kommunens inspel



Sammanfattning av inspel från samverkansmöten 2024 och 2025, observera att detta endast är de inspel som är relevanta för förstudien, önskemål kring till exempel tågtrafik, zonindelning och detaljfrågor om tidtabell eller hållplatser är därmed inte sammanfattade här.

- Linje 416: Önskemål om fasta turer med ordinarie bussar i stället för anropsstyrd trafik.
- Linje 401: Önskemål om fler avgångar (genomfört i TP26).
- Linje 402: Önskemål om att linjen ska trafikera det nya området söder om Nödinge.
- Linje 434: Önskemål om ytterligare en tur då det ofta är trångt idag.
- Önskemål om busstrafik till Green Village och Danska vägen i Surte.
- Direktlinje mellan Nödinge och Kungälv efterfrågas.
- Kommunen vill förbättra öst-väst förbindelserna (mot Alingsås/Lerum och mot Kungälv).
- Kortare bytestider till tåg i Älvängen mitt på dagen efterfrågas.
- Behov av mer trafik till Himlaskolan, då en ny gymnasieskola etableras.
- Långsiktiga planer för ombyggnation av busslägen vid Bohus station.

8.

Beskrivning av trafikeringsförslaget



Inledning

Förstudien har analyserat dagens trafik och sett över tillgänglighet till kollektivtrafik över hela området. Så som beskrivs i kapitel 2 Styrande målbilder och strategier så har arbetet utgått från det regionala trafikförsörjningsprogrammet, Strategi kollektivtrafik på jämlika villkor samt miljö- och klimatstrategin. Även dokumentet Riktlinjer för trafikering har använts för att säkerställa att öppettider på linjer, turutbud med mera följer Västtrafiks riktlinjer.

Vidare har kundsynpunkter analyserats, intervju med nuvarande trafikföretag har gjorts och kommunens inspel har beaktats. Kartläggning av målpunkter, yttäckning och sociala analyser ligger också till grund för arbetet. Det befintliga resandet har analyserats, framför allt genom analys av data från kundräkningssystemet. En annan källa till att förstå dagens beläggning är att titta på förstärkningsbehov, såväl planerade som oplanerade förstärkningsturer vilket har gjorts.

Identifierade behov

Under de analyser som gjorts har ett antal behov identifierats. Även kommunens önskemål och inspel har analyserats och i följande stycken beskrivs några av dessa punkter och förstudiens förslag till trafikering.

Önskemål om trafikering av Danska vägen och Green Village

Området mellan stationen i Surte och Lövgärdet har stora höjdskillnader. Här har det under de senaste tio åren vuxit fram dels ett bostadsområde

med flerbostadshus (Green Village), dels ett nytt LSS-boende. Ale kommun önskar att detta område trafikeras av Västtrafik. Förstudien har analyserat förslaget. Det är trångt uppe vid Green Village och vändplats för buss saknas. Det skulle vara möjligt att trafikera med en mindre buss, 10 personer, då Västtrafik av säkerhetsskäl inte backvänder med större fordon.

Arbetsgruppen föreslår dock inte att denna linje ska ingå i den kommande trafikeringen. Västtrafiks uppdrag enligt trafikförsörjningsprogrammet uppfylls väl av den befintliga trafiken och förstudien anser inte att det går att motivera denna utökning. Linjen skulle kunna vara kommunalt finansierad trafik.

Önskemål om direktbuss mellan Nödinge och Kungälv

Ale kommun önskar direktbuss mellan Nödinge och Kungälv. Vid analys av förslaget konstateras att det finns ett resande mellan Nödinge och Kungälv för arbets- och studieresor som motiverar förslaget. I trafikeringsförslaget finns därför en förändrad linjesträckning för linje 402 med.

Önskemål om direktbuss mellan Ale och Alingsås för resor inom zon B

Även detta är ett önskemål från Ale kommun..

Vid analys av SCB:s statistik över arbetspendling 2023 konstateras att 91 personer arbets- eller studiependlade från Ale till Alingsås och 62 personer i andra riktningen. Av dessa pendlar 29 personer i relationen Älvängens tätort till Alingsås tätort, vilket är det största resandet mellan två tätorter

i de båda kommunerna. Förstudien bedömer att resandeunderlaget är för litet för att motivera en direkt busslinje mellan någon av tätorterna i Ale kommun och centrala Alingsås, eller en förlängning av befintlig linje för att möjliggöra byte till annan linje någonstans längs med länsväg 190.

Identifierat behov av mer yttäckande trafik i Nol

I östra delen av Nol, öster om Oljeberget, finns ett område med flerbostadshus och villor som har längre till kollektivtrafik än 400 meter. (Förstudierna utgår från studier som visar att 400 meter fågelvägen kan anses hållplatsnära i tätorter¹.)

Området har också en stor andel äldre. Därför har arbetsgruppen tittat på om det finns körvägar som gör att området kan trafikförsörjas på ett bra och effektivt sätt.

Några sådana vägar finns inte varför arbetsgruppen inte föreslår någon trafikering här. Om infrastrukturen förändras i området under avtalsperioden föreslås att Västtrafik då ser över om trafikeringen kan förändras.

Identifierat behov av mer yttäckande trafik i Nödinge

Många reser med kollektivtrafiken i Nödinge. Men utifrån hur samhället är uppbyggt så är det många i området norr om Da Vinci-skolan och Nödinge idrottshall som har längre än 400 meter fågelvägen till hållplats.

En möjlighet för att skapa högre tillgänglighet till kollektivtrafiken vore att trafikera från Nödinge station och via Rödklövergatan, Fyrklövergatan och

¹ Enligt kol-TRAST Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik bör avståndet till en hållplats inom tätbebyggda områden inte vara längre än 400 meter

Gamla Kilandavägen och därefter ut på befintliga körvägar mot hållplats Dammekärsvägen.

För att göra detta möjligt krävs infrastrukturförändringar varför förstudien inte föreslår någon trafikering här. Om infrastrukturen förändras i området under avtalsperioden föreslås att Västtrafik då ser över om trafikeringen kan förändras.

Identifierat behov av utökad trafik när Älvängen växer

Den fördjupade översiktsplanen för Älvängen beskriver hur tätorten kan växa framöver. Förstudien bedömer, utifrån kontakter med kommunen, att området kan komma att bebyggas ganska snart. Kommunen har redan gjort vissa förberedelser i infrastrukturen för att kunna erbjuda fler tomter för bostadsbyggande, exempelvis Kronovägen söder om Kronaskolan.

Förstudien bedömer att det är rimligt att inför den nya avtalsperioden förändra linjenätet så att en utbyggnad av kollektivtrafiken kan ske i samband med kommande bostadsbyggande och därmed tillhörande infrastruktur.

I förslaget till trafikering förändras turtätheten något på befintlig linje 411 och dessutom föreslås en ny linje 412 för att skapa beredskap för kommande utbyggnad av kollektivtrafiken.

Identifierat behov av resmöjligheter till bostadsområde Nödinge Södra samt nytt verksamhetsområde mellan Nödinge och Bohus

Söder om Nödinge planerar kommunen för ett bostadsområde med upp till 770 bostäder. I detaljplanen finns nya vägar i området samt en genomgående väg med hållplatser. Längre söder om detta område, vid Alekrossen, planeras för ett nytt verksamhetsområde.

Förstudien ser att dessa områden, beroende på hur de kan kopplas ihop infrastrukturmässigt, kan trafikförsörjas genom att linje 403 startar här och därefter går upp till Nödinge och vidare. Koppling till pendeltåget sker i Nödinge. Alternativt skulle linje 402 kunna köra denna väg, vilket dock innebär restidsförlängning för de som reser från Nödinge till exempelvis Kungälv.

I förslaget till trafikering finns inte dessa förslag med utan detta är något som bör kunna hanteras under den kommande avtalsperioden.

Övergripande beskrivning av förslaget

Förstudien föreslår endast smärre förändringar av dagens trafikering. Arbetet har utgått från följande huvudsakliga planeringsstrategi:

- Förbättra möjligheterna för arbets- och studiependling till Kungälv.
- Minska antalet bytesresor.
- "Rundare region" genom att koppla ihop Kungälv/Bohusstråket med Göta Älvdalsstråket.
- Förbereda för ökad trafikering med tanke på att Ale är en växande kommun.
- Knyta samman Skepplanda/Älvängen med Alafors (Himlaskolan) för att underlätta för gymnasiependling med mera.

Utifrån ovan planeringsstrategi har samtliga linjer gått igenom och analyserats. Ser man på området övergripande så föreslår förstudien ganska små förändringar i det lokala linjenätet. Dagens resmöjligheter består och några nya kommer till.

En del linjer på landsbygden får ett förändrat trafikutbud och ytterligare någon förlängs för att motsvara det befintliga resbehovet och därmed ge högre service till resenärerna. Tre linjer, med ett mycket lågt resande, föreslås dras in.

Alependeln är stommen i nätet och tidtabellen styr busstrafiken. Som grundprincip passar linjerna till pendeltåget söderut mot Göteborg på morgonen och norrut från Göteborg på eftermiddagen.

De negativa konsekvenserna av förslaget är små även om några resenärer kan få resa på ett annat sätt eller inte har samma turtäthet som idag. Några hållplatser som idag trafikeras kommer enligt förslaget att bli utan trafik. Här ersätts trafiken i de flesta fall av Närtrafik.

Parallellt med att förstudien gällande den allmänna kollektivtrafiken genomförts så har en förstudie gällande skoltrafik genomförts tillsammans med Ale kommun. Den förstudien föreslår ett antal skollinjer för att ersätta dagens skoltaxi med bussar av varierande storlek. Ale kommuns Utbildningsnämnd har beslutat att om den här trafiken startar så ska den köras som så kallad Öppen skoltrafik, det vill säga vem som helst har möjlighet att resa med trafiken och inte endast grundskoleelever.

Förstudien för den allmänna kollektivtrafiken har genomförts oberoende av förstudien för skoltrafik. Det trafikeringsförslag som arbetats fram utgår från regionens Trafikförsörjningsprogram, dagens resande, kommunens utbyggnadsplaner, samt resandepotential.

Kundsynpunkter

Samtliga linjer har haft få kundsynpunkter och de har nästan uteslutande

berört förarnas bemötande av resenär, att bussen inte gick på utsatt tid eller att den körde förbi hållplats. Detta är synpunkter som inte hanteras av förstudien utan i direkt dialog med trafikföretagen löpande under avtalsperioden.

Förarperspektivet

Bra arbetsförhållanden för förare är en förutsättning för att ha en långsiktigt hållbar kollektivtrafik. Arbetsgruppen har arbetat för att det ska vara tillräckliga marginaler mellan turer och att körtider är rimliga. Rast- och pauslokaler finns idag i bland annat Älvängen, Getås, Kungälv och Angered. Trafikeringsförslaget möjliggör bra pausförhållanden, förarbyten och tjänsteplanering.

Dialog med kommun och Trafikverket gällande infrastrukturåtgärder medför bättre körupplevelse för förarna. Frågan om förarnas arbetsförhållanden ska fortsatt bevakas i processen.

Förslaget linje för linje

När resandesiffror används i kommande kapitel så är källan Västtrafiks kundräkningssystem och data från oktober 2025, med undantag för vecka 44 då det var oktoberlov.

Om inget föreslås gällande turtätheten så kommer den att vara som idag.

Kort sammanställning av föreslagna förändringar

Linje	Linjesträckning	Förslag till förändring
401	Angered - Kungälv	Förändrad linjesträckning Eriksdal-Kungälv resecentrum via motorvägen. Förlängs till Kungälv sjukhus. Natturer glesas ut något.
402	Nödinge – Jennylund	Förändrad linjesträckning, från Bohus till Kungälv resecentrum. Delen Bohus – Jennylund flyttas till ny linje 417.
403	Nödinge – Alafors	Inga förändringar.
404	Nödinge – Nödinge	Inga förändringar
411	Älvängen – Älvängen	Minskad turtäthet under högtrafik, från fyra till två avgångar per timme. Delar av linjesträckningen trafikeras även av linje 412 och 434.
412	NY LINJE Älvängen-Älvängen	Trafikerar två gånger per timme under högtrafiktid Älvängens resecentrum till Kronovägen via Starrkärrsvägen i en slinga.
413	Ryd – Nol	Förlängs till Kilanda vägskäl.
414	Kollanda – Alafors	Linjen får utökade öppettider på kvällen, det vill säga ett par senare turer. Linjen avslutas i Älvängen, sträckningen Älvängen – Himlaskolan, som idag körs på vissa turer, dras in och ersätts av linje 434.
415	Bönabo – Nödinge	Linjen dras in på delen Dammkärrsvägen – Bönabo. Linjen går idag endast under högtrafik och utbudet minskas till en tur per timme.
417	NY LINJE Bohus – Jennylund	Trafikerar en gång per kvart under högtrafik. Under resten av dagen, kvällar och helger, samt sommaren, är linjen anropsstyrd.
431	Kollanda – Fors – Skeplanda	Linjen dras in. Ersätts i olika delar av linje 414 och 434.

Linje	Linjesträckning	Förslag till förändring
433	Lödöse – Alvhem – Skepplanda	Linjen dras in. Ersätts i olika delar av linje 420 och 434.
434	Hålanda – Skepplanda - Älvängen	Samtliga turer dagtid förlängs till Himlaskolan. Natturer glesas ut något.
435	Granvattnet - Skepplanda	Linjen dras in.



Linje 401 Kungälv - Angered

Förslag till förändring:

- Körvägen förändras från att gå igenom centrala Kungälv till att gå via busskörfält på motorvägen till Kungälvs Resecentrum motorvägshållplats och därefter vidare till Kungälvs sjukhus där linjen kan reglera.
- Naturerna glesas ut något. Förslaget är en tur per timme fram till 04:00.

Motiv till förändringen:

Genom att trafikera motorvägens busskörfält kan körtiden snabbas upp något.

Byten till busslinjer på Bohusstråket norrut underlättas genom att motorvägshållplatsen trafikeras. Detta knyter samman regionen på ett bra sätt.

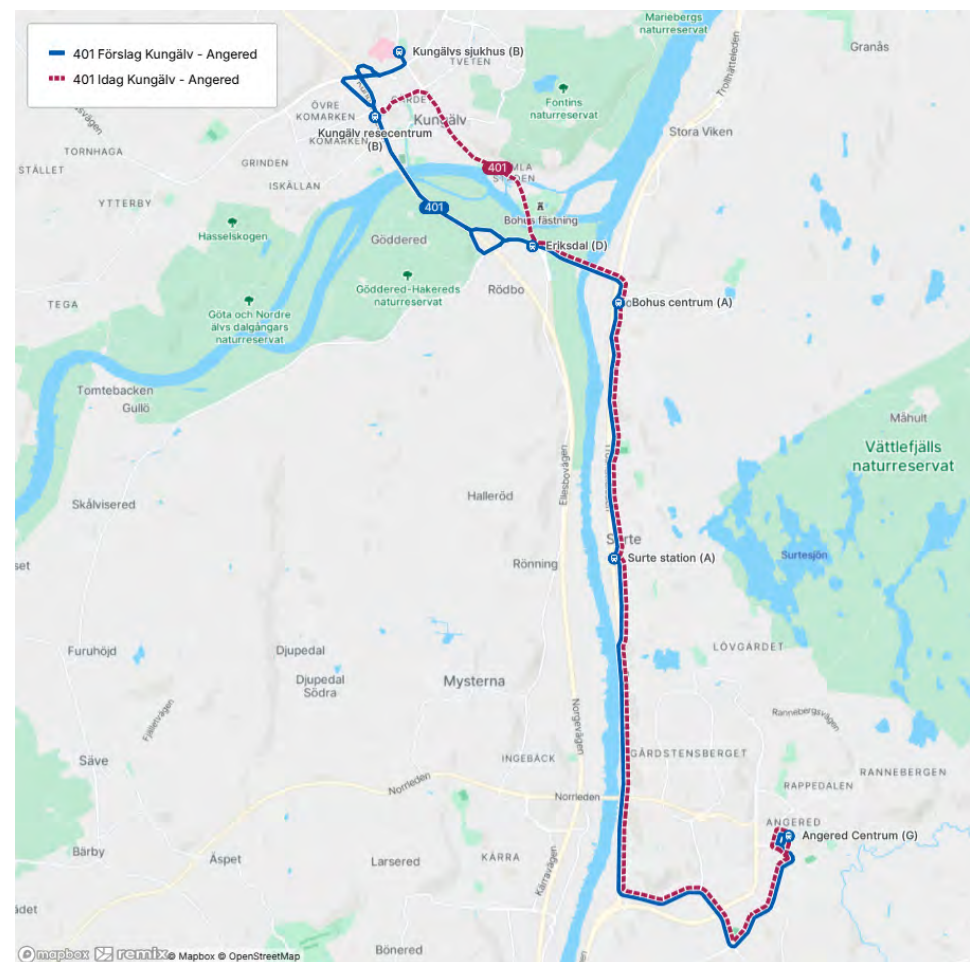
Linjen fortsätter till Kungälvs sjukhus och knyter därmed samman två sjukhus som ingår i samma sjukhusgrupp: Angereds sjukhus och Kungälvs sjukhus vilket underlättar för både patienter och personal. Restiden till Kungälvs sjukhus (från Angered eller Ale kommun) minskas med 15–25 minuter.

Resandet på naturerna är lågt varför turtätheten föreslås minskas något.

Påverkansbedömning:

Ny resväg

De som påverkas är de som reser mellan Angered/Surte och de fyra hållplatser i centrala Kungälv som inte längre trafikeras av linje 401,



Resande per tur 2024: 23,4 resenärer
Andel skolkort: 11 procent

det vill säga hållplatserna Fars Hatt, Kexbageriet, Västra Parken och Kongahällagatan. De som idag reser från Bohus eller Eriksdal kan i stället välja linje 402 (eller X4 från Eriksdal) och påverkas ej.

Så här många berörs:

De fyra hållplatserna har i genomsnitt fem avstigande och fyra påstigande per tur. Sett till enskilda turer så är det ett visst resande till Västra Parken och Kongahällagatan på förmiddagen och på motsvarande sätt från dessa hållplatser några timmar på eftermiddagen.

En djupare analys av resandet mellan klockan 07.00 och 09.00 (från Angered) visar att det totalt är 94 personer som går av på de berörda hållplatserna. Hur många av dessa som påverkas är svårt att avgöra då det av statistiken inte går att utläsa hur många av dem som går på vid Bohus centrum eller Eriksdal – och inte berörs – respektive på sträckan Angered-Surte. Men genom att analysera hela resandet utefter linjen djupare går det att få fram att det handlar om ungefär 25-30 personer som påverkas negativt av förändringen medan 55-60 personer påverkas positivt av kortare restid. Det är viktigt att påpeka att det i dessa siffror finns en viss bedömning som inte kan styrkas till 100 procent av statistiken.

Hur många fler som väljer att resa med linjen på grund av att den ger snabbare och smidigare resor till Kungälvssjukhus är svårt att beräkna men förmodligen är det några av dem som idag går av vid Kongahällavägen som ska till sjukhuset.

Så här påverkas de:

Gymnasieeleverna från Surte och Angered som idag reser till Kongahällavägen får resa till Kungälvssjukhus. Gångvägen ökar från 200 meter till 550 meter. Som alternativ kan de byta till linje 402 vid Eriksdal

eller Bohus. Både 401 och 402 har kvartstrafik under den tid då de flesta reser vilket innebär att väntetiden vid byte kan bli maximalt 7,5 minuter. De kan även resa till Kungälvssjukhuset och byta till någon av bussarna mot gymnasiet. Gymnasieelever från övriga delar av Ale kan åka med linje 402 och behöver inte göra ett byte i Bohus som man får göra idag.

Övriga resenärer till de berörda hållplatserna kan byta till 402 i Bohus eller Eriksdal. Från Eriksdal går även linje X4. Bytestiden under högtrafik blir maximalt 7,5 minuter.

Besökare till Kungälvssjukhus: De kan idag antingen gå av vid Kongahällavägen och gå 600 meter eller resa till Kungälvssjukhuset och byta till buss mot sjukhuset. De får nu i stället en direktresa och restiden blir 15-25 minuter kortare.

Glesare natttrafik

Så här många berörs:

Mellan en till sex personer reser med de berörda turerna på vardagar och lika många reser natt mot fredag och lördag.

Så här påverkas de:

Glesare natttrafik innebär en resmöjlighet per timme i stället för som idag två.

Risker:

Risker som redan finns med linjen och som inte förändras är trafiksituationen vid Bohusmotet och över Jordfallsbron. Här arbetar Västtrafik tillsammans med Trafikverket och vi har lämnat förslag till trimningsåtgärder.

Linje 402 Jennylund - Nödinge

Förslag till förändring:

- Efter Bohus station går linjen till Kungälv's resecentrum via centrala Kungälv.
- Delen Bohus centrum – Jennylund flyttas till ny linje 417.

Motiv till förändringen:

Det finns idag en arbets- och studiependling mellan Nödinge och Kungälv. Genom att göra förändringen skapas möjlighet för fler att göra en direktresa. Alternativet idag är att göra ett byte vid Bohus centrum till linje 401. Linjens förlängning till Kungälv förstärker också bytesmöjligheten mellan stråket längs Norge/Vänerbanan och stråket längs med E6. Resande mellan dessa stråk kan resa utan att behöva åka in till Göteborg och byta.

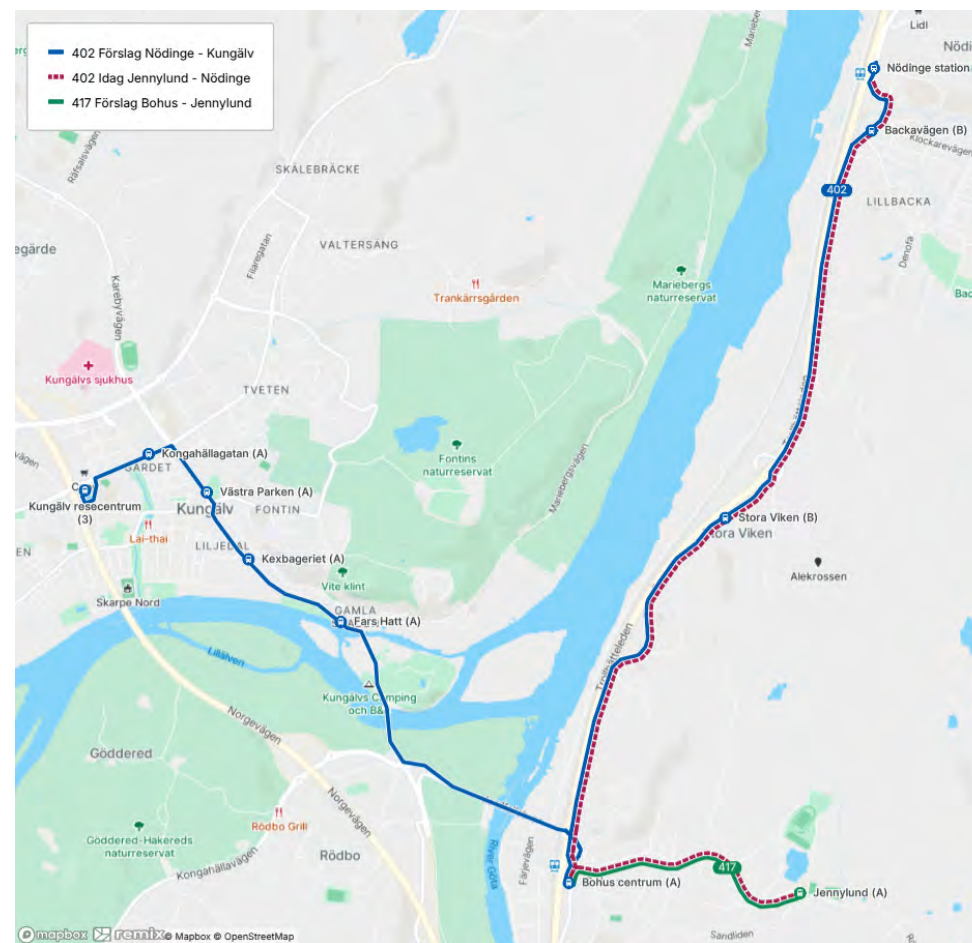
Den del av linjen som idag går till Jennylund har ett lägre resande än övriga delen av linjen samt att det resandet framför allt är ett resande mellan Jennylund och Bohus centrum för vidare resa med annan buss eller pendeltåg.

Påverkansbedömning:

Ändrad linjedragning till Kungälv

Ale kommun har länge önskat direktbussar mellan Nödinge och Kungälv. Arbetsgruppens analyser visar att det finns ett behov av så väl arbets- och studiependling som resor till andra målpunkter i Kungälv som sjukhuset.

Med tanke på det lilla resandet från Jennylund till Bohus centrum bedöms förslaget ha få nackdelar. Se vidare i nästa stycke.



Resande per tur 2024: 3,7 resenärer
Andel skolkort: 16 procent

Flytt av delen Jennylund – Bohus station till linje 417

Det finns ett resandeunderlag mellan Jennylund och Bohus centrum under högtrafik som motiverar att linjesträckningen trafikeras. Under lågtrafik samt kvällar, helger och sommaren föreslås att linjen ska vara anropsstyrd.

Så här många berörs:

Resandet från Jennylund är mycket litet, under högtrafiktid en till sju påstigande per tur medan det under lågtrafiktid ofta är noll resande på turerna.

Så här påverkas de:

Resandet sker i huvudsak mellan Jennylund och Bohus centrum. För dem som reser under högtrafik blir det ingen påverkan. För dem som reser under övrig tid behöver de förbeställa resan men i övrigt har de samma resmöjligheter.

Om det är någon som reser från Jennylund och vidare förbi Bohus centrum så behöver de byta till linje 402 vid Bohus centrum. Genom att analysera kundräkningsdata går det att utläsa att lika många går på vid Jennylund och Bohus Höjd som sedan stiger av vid Bohus centrum. Resande förbi Bohus centrum bedöms därför vara mycket lågt.

Risker:

Tillkommande risker i och med att linjen ska köra till Kungälv är samma risker som redan finns med linje 401, det vill säga trafiksituationen vid Bohusmotet och över Jordfallsbron. Här arbetar Västtrafik tillsammans med Trafikverket och vi har lämnat förslag till trimningsåtgärder.

Linje 403 Nödinge – Alafors – Nödinge

Förslag till förändring:

- Ingen förändring.

Påverkansbedömning:

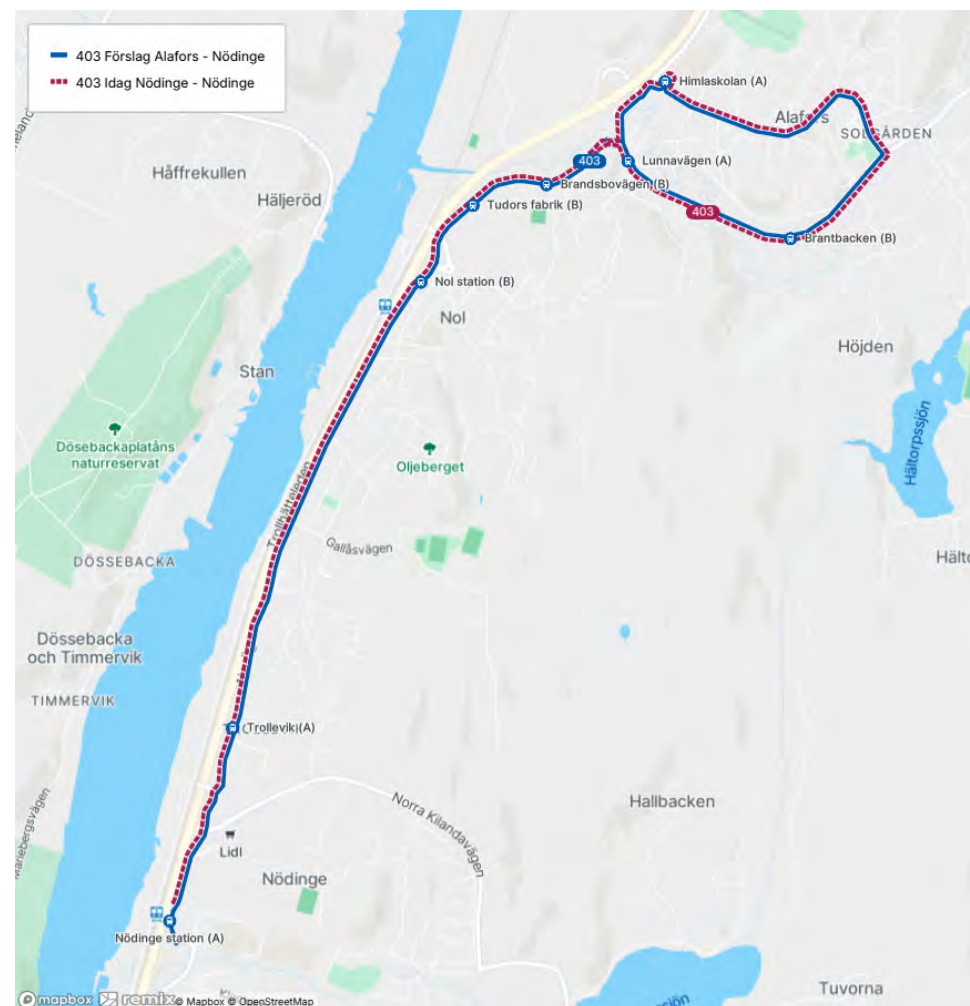
Ingen påverkan.

Risker:

Inga risker.

Övrigt:

Om det nya bostadsområdet söder om Nödinge byggs under avtalsperioden kan linje 403 trafikera detta utan att det innebär längre restider för övriga resenärer. Även om det nya verksamhetsområdet vid Ale-krossen kommer till så kan linjen användas.



Resande per tur 2024:

12 resenärer

Andel skolkort:

24 procent

Linje 404 Nödinge - Nödinge

Förslag till förändring:

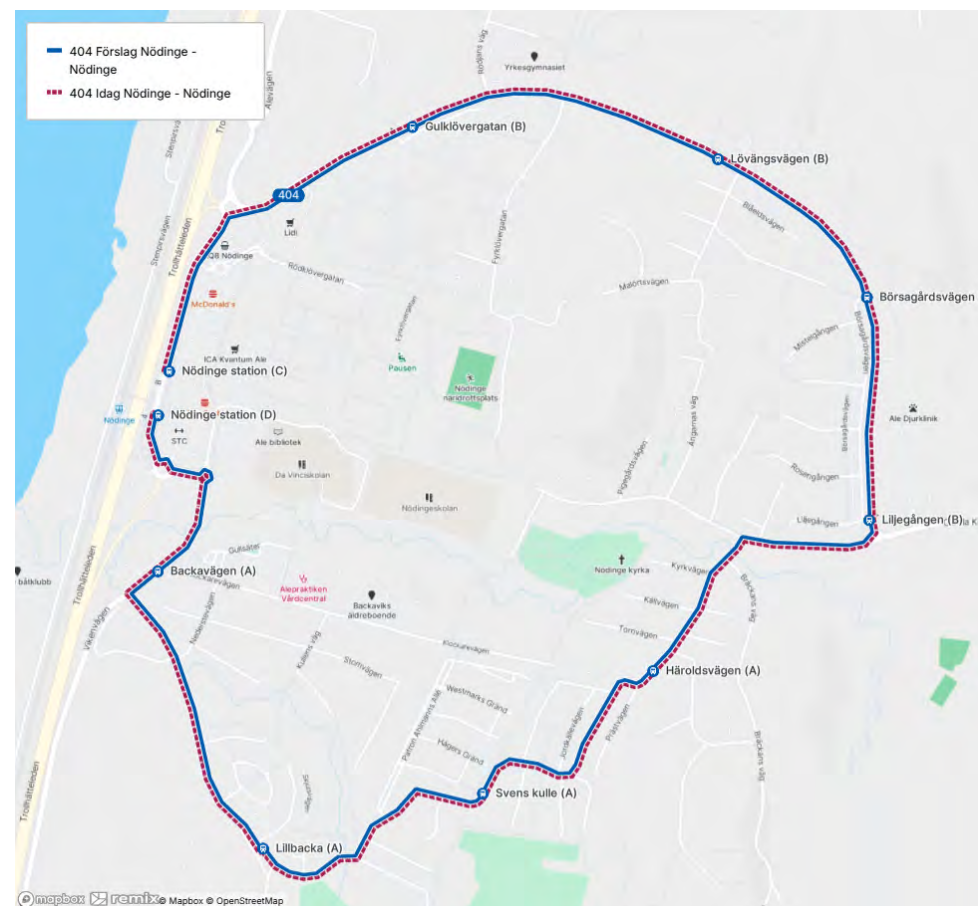
- Ingen förändring.

Påverkansbedömning:

Ingen påverkan.

Risker:

Inga risker.



Resande per tur 2024:

5,3 resenärer

Andel skolkort:

29 procent

Linje 411 Älvängen - Älvängen

Förslag till förändring:

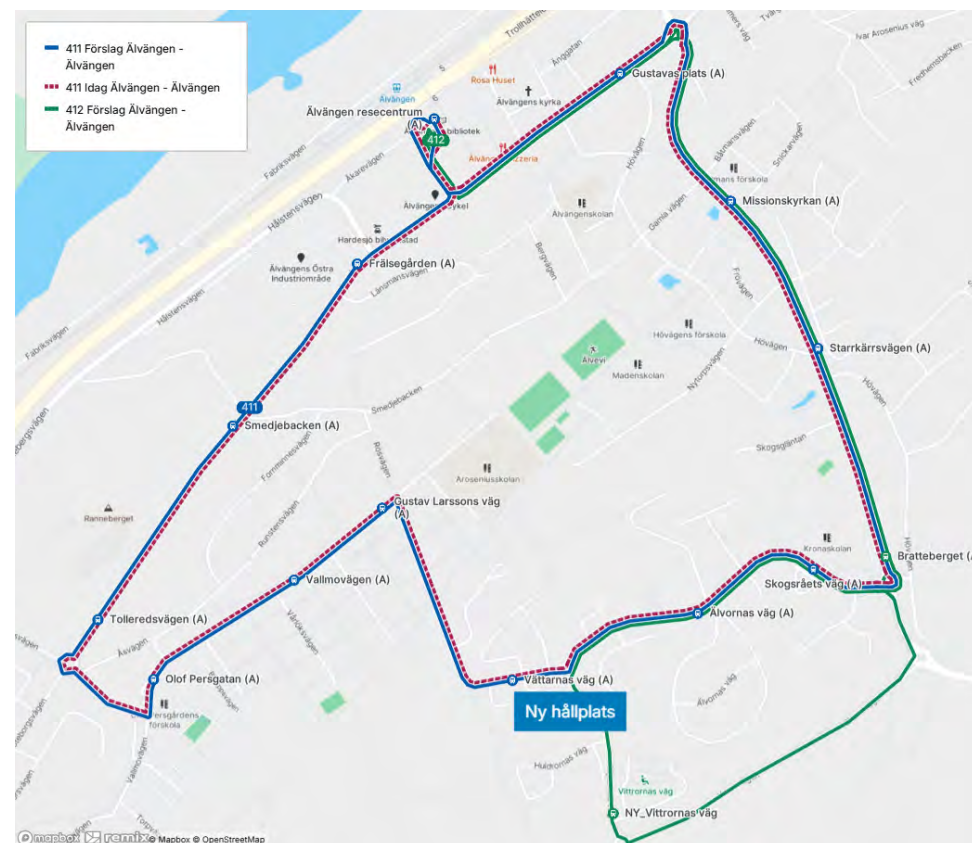
- Linje 411 behålls med oförändrad linjesträckning. Linjen trafikerar som idag motsols. Turtätheten under högtrafik minskas från en gång per kvart (till varje pendeltåg) till en gång per halvtimme.
- En ny linje 412 skapas som trafikerar mellan Älvängens resecentrum och området söder om Kronaskolan där det byggs idag och där det finns utbyggnadsplaner. Linjen går under högtrafik och får en turtäthet på en avgång per halvtimme. Linjen passar till de pendeltågsavgångar som linje 411 inte passar till.

Motiv till förändringen:

Linje 411 går idag i samma varv motsols. Infrastrukturen, där linjen bland annat kör på en cykelbana samt där hållplatser endast finns på en sida, gör att linjen inte kan köra i båda riktningar. Det finns synpunkter och önskemål om att kunna snabba upp resandet genom att kunna resa i motsatt riktning på delar av sträckan.

På sträckan mellan hållplatserna Olof Persgatan och Skogsråets väg är det inte möjligt att trafikera dubbelriktat vilket innebär att den som vill åka från Olof Persgatan till Älvängens resecentrum måste åka med nästan hela varvet runt. På samma sätt får den som vill resa från Älvängens resecentrum till Missionskyrkan också åka nästan hela varvet även om det vore möjligt att köra i båda riktningar här och hållplatser redan finns.

Genom förslaget där den nya linjen (412) kan köra dubbelriktat på Starrkärsvägen snabbas resandet upp för dem som vill resa till hållplatserna utefter denna del av linjesträckningen. Den förändrade trafikeringen av linje 434 gör också att de som vill åka från hållplatserna



Resande per tur 2024: 5,3 resenärer
Andel skolkort: 29 procent

Tolleredsvägen, Smedjebacken och Frälsegatan till Älvängens resecentrum kan åka snabbt med den i stället för att åka nästan hela varvet runt med linje 411. De får även fler resmöjligheter under högtrafik genom förändringen av 434.

Förslaget skapar också en beredskap för att linje 412 i framtiden kan ritas om när Älvängen växer.

För att kunna göra denna strukturförändring av resandet i Älvängen behöver turtätheten förändras på linje 411. Om inte förändringen görs så kommer linje 411 och 412 att gå direkt efter varandra eftersom de i så fall kör delvis samma sträcka och har passning till samma pendeltåg. Det saknas resandeunderlag för att köra två bussar parallellt.

Påverkansbedömning:

Förändring av linjesträckningen genom nya linje 412

Denna förändring skapar snabbare resmöjligheter för de som kan utnyttja linjen. För de hållplatser som linjen delar med linje 411 blir turtätheten oförändrad.

Inga negativa konsekvenser kan ses av denna förändring.

Minskad turtäthet på linje 411

De som reser från/till Olofs Persgatan, Vallmovägen, Gustav Larsson väg (Aroseniuskskolan) och Vättarnas väg får halverat utbud under högtrafik. Övriga hållplatser berörs inte negativt.

Så här många berörs:

I genomsnitt är det en avstigande och en påstigande per hållplats och tur

på de berörda hållplatserna. Men resandet är fördelat på ganska få turer. Detta gäller framför allt Gustav Larssons väg där elever till Aroseniuskskolan går av. Sammanlagt 30-35 personer går av vid Gustav Larssons väg på de turer under morgonen som har mest resande. På eftermiddagen syns inte samma mönster då de förmodligen väljer att gå ner till Älvängens resecentrum, vilket är en sträcka på knappt en kilometer varav en hel del är nedför.

Av de som påverkas reser de flesta idag med de turer som blir kvar. Cirka tio personer per dag reser med de turer som tas bort.

Så här påverkas de:

De får under högtrafik 30 minuter mellan avgångarna i stället för 15 minuter som idag. Under lågtrafik påverkas de inte, då är det redan idag 30 minuter mellan avgångarna.

Arbetsgruppen föreslår att en av de nya hållplatser som behöver byggas i det nya området där linje 412 går ska förläggas enligt kartbilden. I så fall kommer de som idag reser från Vättarnas väg att kunna välja denna hållplats, gå cirka 120 meter längre och ha samma turutbud som idag.

Linje 412 NY LINJE Älvängen – Älvängen

Se vidare under linje 411.

Linje 413 Ryd - Nol

Förslag till förändring:

- Linjen förlängs till Kilanda vägskaål.

Motiv till förändringen:

Det finns idag ett resbehov från området söder om Kilanda vägskaål, bland annat för gymnasieelever och arbetspendling, samt även för grundskoleelever. Genom att förlänga linjen kan resor som idag utförs som anropsstyrd trafik respektive med skoltaxi i stället göras med den allmänna kollektivtrafiken.

Resande per tur 2024:

5 resenärer

Andel skolkort:

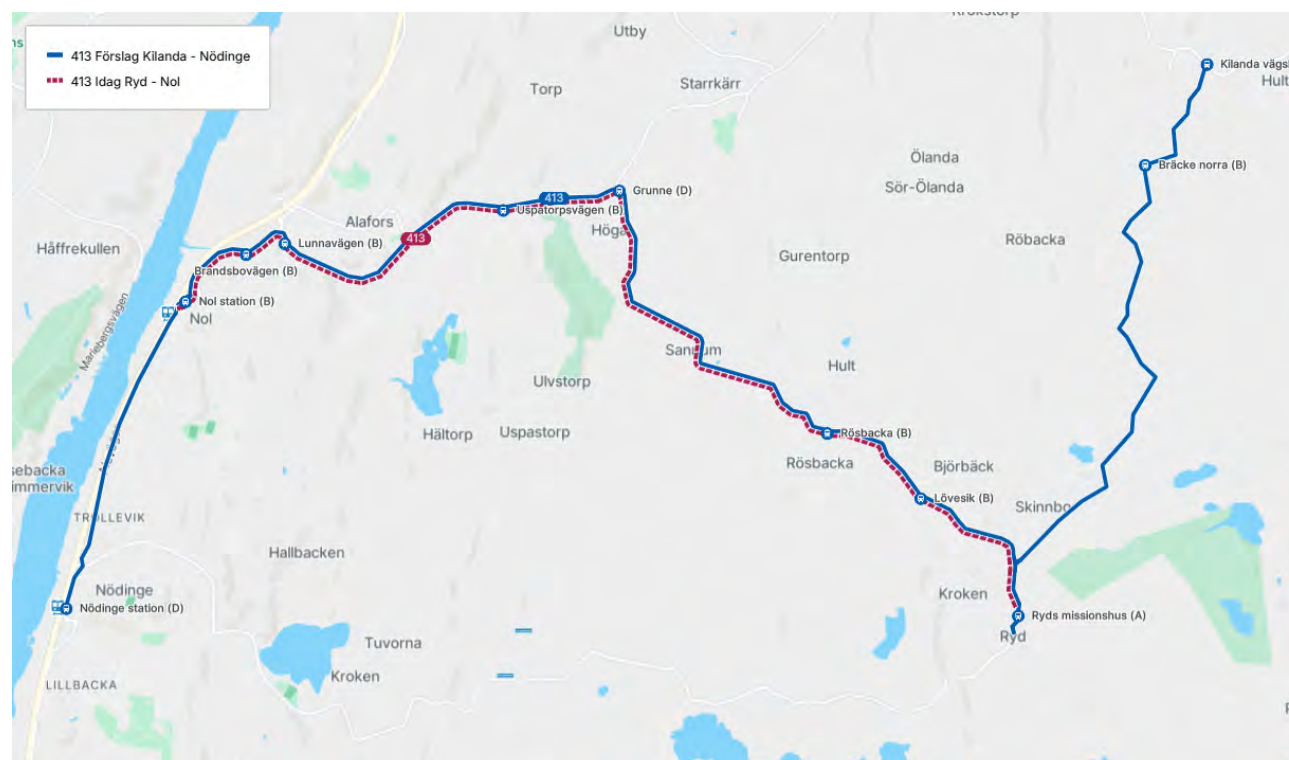
58 procent

Påverkansbedömning:

Förslaget har ingen negativ påverkan. Den del av linjen som utökas får dock ett så högt utbud att de eventuellt inte längre blir Närtrafikområde, vilket kan uppfattas som negativt. Turtätheten blir dock högre och resmöjligheterna över dagen fler än vad som erbjuds med Närtrafik.

Risker:

Inga risker kan identifieras. Möjligen kan någon, som idag kan bli hämtad av Närtrafik på sin adress, ha synpunkt på att denne nu i stället får ta sig till hållplats.



Linje 414 Kollanda - Alafors

Förslag till förändring:

- Linjen kortas av till Älvängens resecentrum. Resande vidare mot Himlaskolan byter till linje 434.
- Idag är turerna anropsstyrda från klockan 17.00, förslaget innebär att turer behöver förbeställas först efter klockan 20.00.

Motiv till förändringen:

Idag går linjen huvudsakligen mellan Kollanda och Älvängen men ett par turer per dag går vidare till Himlaskolan, för att underlätta för grundskole- och gymnasieelever.

Ale kommun förändrar skolornas upptagningsområde varför de som idag reser med linjen till Himlaskolan i fortsättningen ska till skolor i Älvängen. Undantaget är de elever som medvetet väljer Himlaskolan alternativt Ahlafors Fria Skola som ligger nära Himlaskolan. Eftersom det kommer att gå två parallella bussar på linje 434 vid skolstartstiden på morgonen räcker kapaciteten till.

Resande per tur 2024: 6,3 resenärer
Andel skolkort: 42 procent

Utökade öppettider motiveras av att det finns ett resbehov.

Påverkansbedömning:

Linjen trafikerar inte längre sträckan Älvängen - Himlaskolan

Förslaget innebär att grundskole- och gymnasieelever, och övriga som reser till Himlaskolan idag, byter till linje 434 i Älvängen.

Så här många berörs:

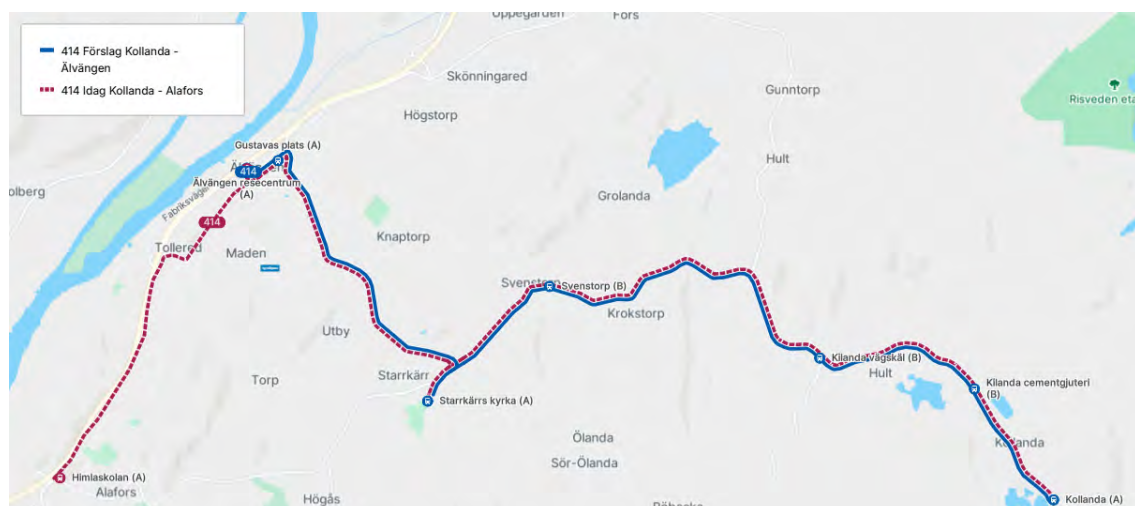
Sett till dagens resande så är det relativt många som berörs, uppåt 40 personer per dag. Men eftersom skolorganisationen görs om kommer behovet av att resa till Himlaskolan att minska väsentligt till trafikstart.

Så här påverkas de:

De behöver göra ett byte vid Älvängens resecentrum mellan buss 414 och buss 434 och kan vid vissa tidslägen få en väntetid där.

Öppettiderna förlängs

Enbart positiva konsekvenser.



Linje 415 Bönabo - Nödinge

Förslag till förändring:

- Delen Dammekärsvägen – Bönabo dras in (en hållplats).
- Linjen går idag endast under högtrafik och utbudet halveras till en tur per timme.

Motiv till förändringen:

Linjen har ett lågt resande och delen Dammekärsvägen – Bönabo har ett mycket lågt resande.

Påverkansbedömning:

Indragning delen Dammekärsvägen - Bönabo

Så här många berörs:

Totalt sex personer per dag går av vid den hållplats som berörs av indragningen. Fem personer reser från hållplatsen.

Så här påverkas de:

Deras resmöjlighet försvinner. De får drygt två kilometer till hållplats.

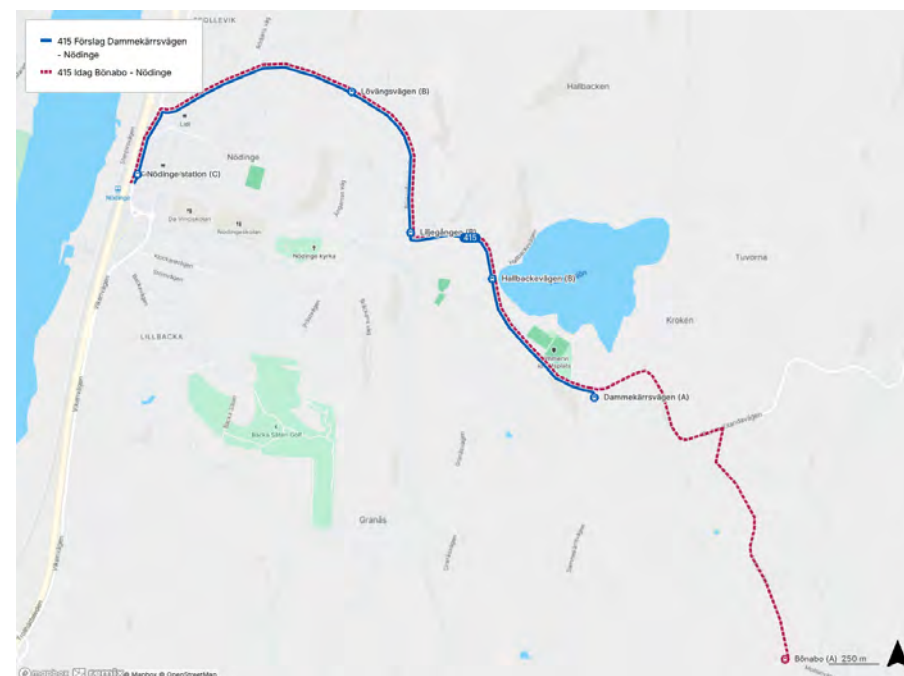
Bönabo blir, med det trafikeringsförslag som tagits fram, Närtrafikområde. Dock kan inte Närtrafik användas under del av högtrafiktiden då det finns ett visst resande. Väljer Ale kommun att införa öppen skoltrafik kommer de flesta att resa på de tider där en öppen skollinje skulle gå, då flera av dem är skolelever.

Halverat utbud

Linjen har idag 16 avgångar och föreslås få nio per dag och riktning.

Så här många berörs:

Linjen har i genomsnitt 2,6 resande per tur vilket innebär att cirka 35 personer per dag berörs.



Resande per tur 2024:

2,6 resenärer

Andel skolkort:

34 procent

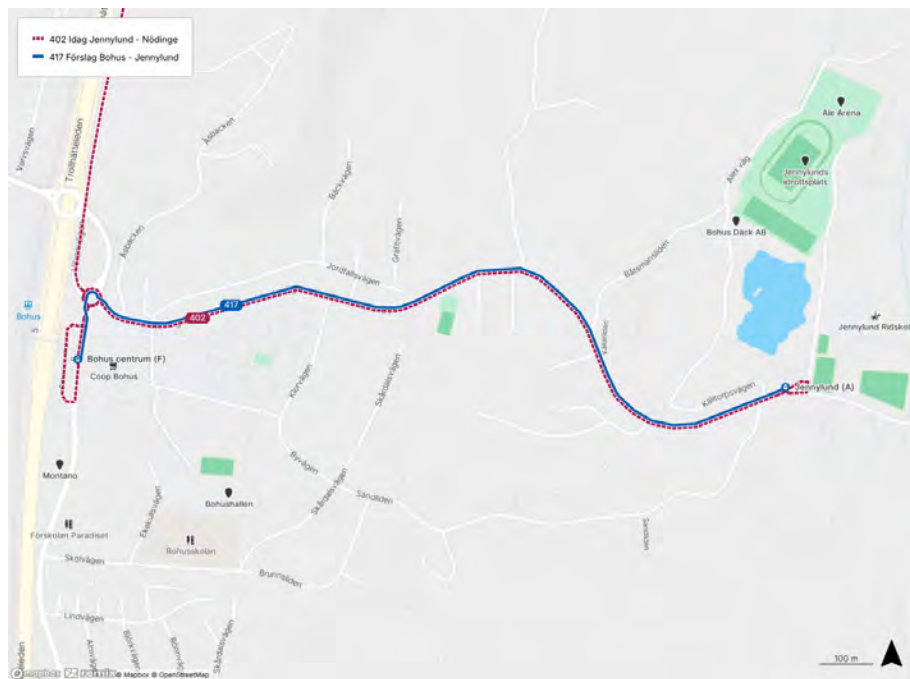
Så här påverkas de:

På de berörda hållplatserna minskar antalet avgångar från sex till fem per timme (detta eftersom linje 404 trafikerar hållplatserna fyra gånger per timme). Samtliga avgångar har koppling till pendeltåget som i högtrafik går fyra gånger per timme. Det innebär att två av de fem avgångarna kommer att gå ungefär samtidigt från hållplatsen för att passa pendeltåget.

Eftersom linje 404 går i en slinga kan de få upp till sju minuters förlängd restid om de reser med linje 404 jämfört med 415.

Linje 417 NY LINJE Jennylund – Bohus

Se vidare under linje 402.



Linje 431 Kollanda - Skepplanda

Förslag till förändring:

- Linjen dras in.

Motiv till förändringen:

Linjen har ett mycket lågt resande.

Linjen trafikerar med 12-13 turer per riktning under vardagar. Linjen är anropstyrd på sommaren. Kundräkningsdata visar att samtliga turer, utom en morgontur från Kollanda och en eftermiddagstur från Albotorget, har noll till en resande i genomsnitt.

85 procent av resandet sker med skolkort och utifrån vart eleverna reser är det troligtvis både grundskole- och gymnasieelever som reser med linjen.

Linjen behövs inte för att uppfylla trafikförsörjningsprogrammets grundutbud då den inte trafikerar några tätorter (mer än Skepplanda som i betydligt högre grad trafikeras av linje 434 och som dessutom knyter Skepplanda mot prioriterade stråket.).

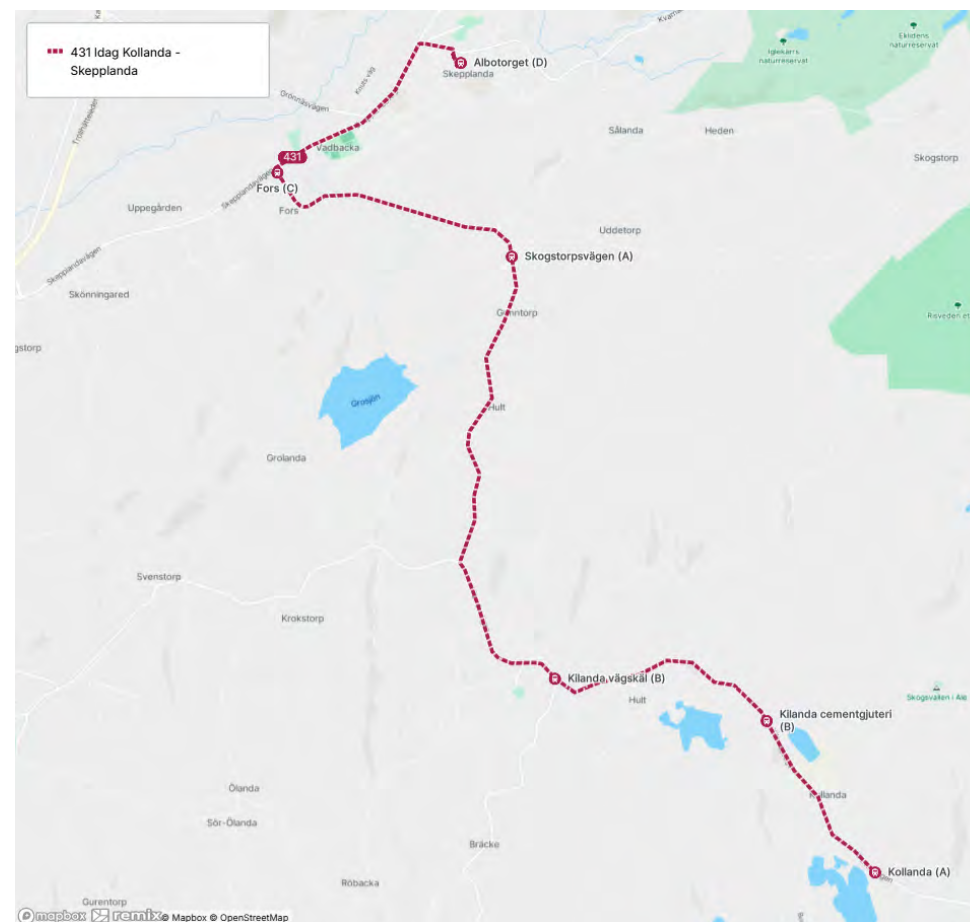
Påverkansbedömning:

Så här många berörs:

På delen Tokatorp – Gunntorp Norra berörs i genomsnitt fem påstigande per dag. På delen Gunntorp – Kollanda berörs i genomsnitt åtta påstigande per dag.

Så här påverkas de:

Resmöjligheten försvinner för de resenärer som reser till/från hållplatserna mellan Tokatorp och Gunntorp Norra. Resenärer till/från hållplatserna



Resande per tur 2024: 1,3 resenärer
Andel skolkort: 85 procent

mellan Gunntorp och Kollanda kan använda linje 414 men kommer då till Älvängen och inte Skepplanda. De kan resa vidare med linje 434 till Skepplanda men får då längre resväg.

De som kommer att få längst till hållplats av de fem berörda resenärerna mellan Tokatorp och Gunntorp Norra får cirka två kilometer längre än idag till hållplatsen. Förändringen innebär att del av detta område får Närtrafik.

Om kommunen beslutar att upphandla skoltrafik via Västtrafik kommer en öppen skollinje att trafikera området.

Linje 433 Lödöse - Skepplanda

Förslag till förändring:

- Linjen dras in.

Motiv till förändringen:

Linjen har ett mycket lågt resande

Linjen trafikerar med fem-sex turer per riktning under vardagar. Linjen går inte på sommaren och under övriga skollov går endast ett fåtal turer. Det är i genomsnitt en till tre resenärer per tur förutom en tur på morgonen och en på eftermiddagen då fler reser. På dessa turer, som är anpassade efter skolans ramtider är det som mest upp mot 19 resenärer.

Linjen behövs inte för att uppfylla trafikförsörjningsprogrammets grundutbud då den inte trafikerar några tätorter (mer än Alvhem som trafikeras av linje 420 och Skepplanda som trafikeras av linje 434.).

Påverkansbedömning:

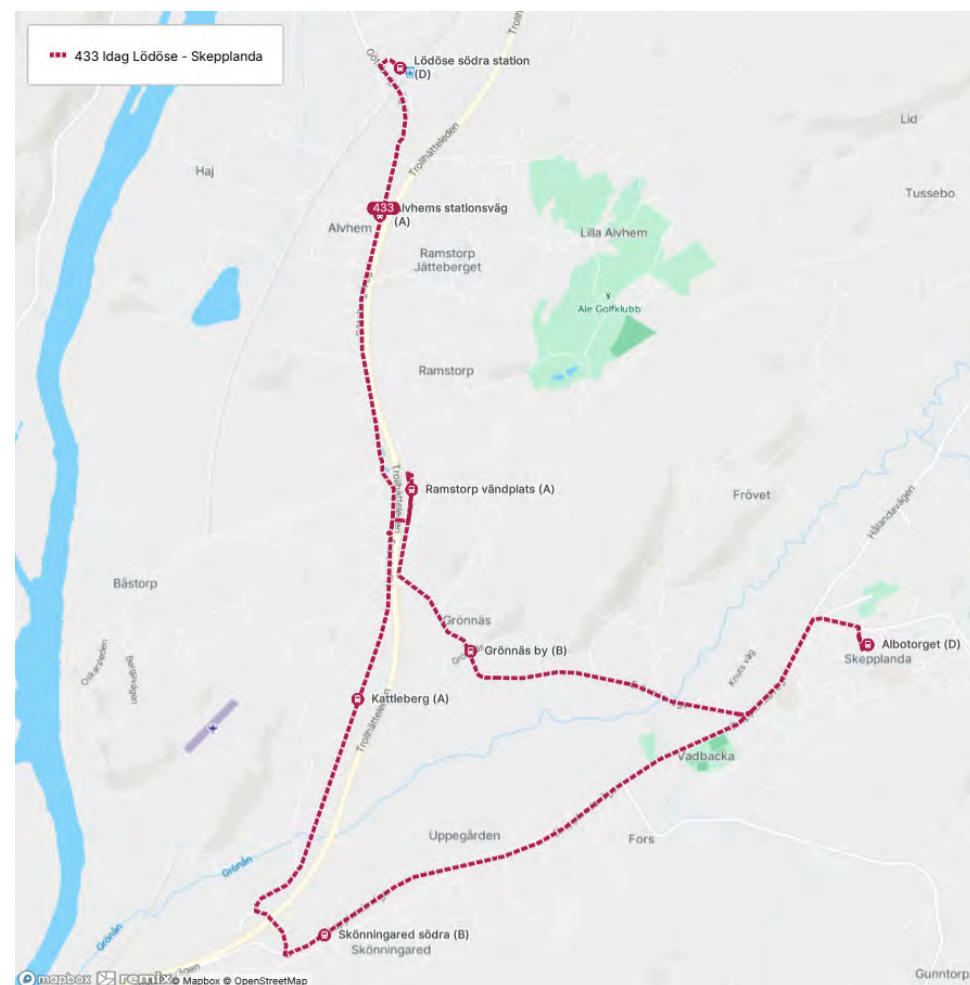
Så här många berörs:

Ungefär 60 resor görs med linjens elva turer per dag. På den del av linjen som inte trafikeras av någon annan linje, Ramstorps vändplats till Paulsgården, är det tre påstigande och åtta avstigande per dag.

Så här påverkas de:

Resenärer mellan Lödöse och Bruket kan resa med linje 420 och därefter byta till 434 om de ska till Skepplanda. Resenärer mellan Skönnared S och Albotorget kan resa med linje 434.

Resenärer mellan Ramstorps vändplats och Paulsgården, tre hållplatser,



Resande per tur 2024:

5,9 resenärer

Andel skolkort:

80 procent

blir av med sin resmöjlighet. De får som mest cirka en kilometer längre till hållplats.

Om kommunen beslutar att upphandla skoltrafik via Västtrafik kommer en öppen skollinje att trafikera området.

Linje 434 Hålanda - Älvängen

Förslag till förändring:

- De flesta av linjens turer på vardagar förlängs från Älvängens resecentrum till Himlaskolan. Idag enstaka turer, i förslaget två turer per timme hela dagen.
- Nattrafiken glesas ut något. Natturer som idag endast går till Skepplanda förlängs till Getås.

Motiv till förändringen:

Genom att förlänga de flesta turerna från Älvängen till Himlaskolan skapas betydligt fler resmöjligheter för dem som åker från de nordöstra delarna av kommunen, inklusive Skepplanda och Älvängen. Detta är speciellt positivt för gymnasieelever som går på kommunens gymnasium i Älvängen. Dessutom skapar detta snabbare resmöjligheter i Älvängen när linje 411 förändras.

Resandet på natturerna är i genomsnitt noll till två resenärer per tur på vardagar och tre till sex på helgerna. Arbetsgruppen föreslår en utglesning av natturerna på grund av det låga resandet.

Linjens natturer är idag inte helt anpassade till pendeltågets ankomster i Älvängen från Göteborg. Det har varit fler natturer än det funnits resmöjligheter från Göteborg, varifrån de flesta som reser nattetid förmodligen kommer.

De turer som blir kvar är idag de som har mest resande och de anpassas efter pendeltågets tider vid Älvängen resecentrum för att påverkan ska bli så liten som möjligt.



Resande per tur 2024:

7,8 resenärer

Andel skolkort:

32 procent

Påverkansbedömning:**Glesare nattrafik*****Så här många berörs:***

Totalt handlar det om tre resenärer per vardagsdygn (på 4 turer) och upp till 25 resenärer natt mot lördag eller söndag (på 11 turer).

Så här påverkas de:

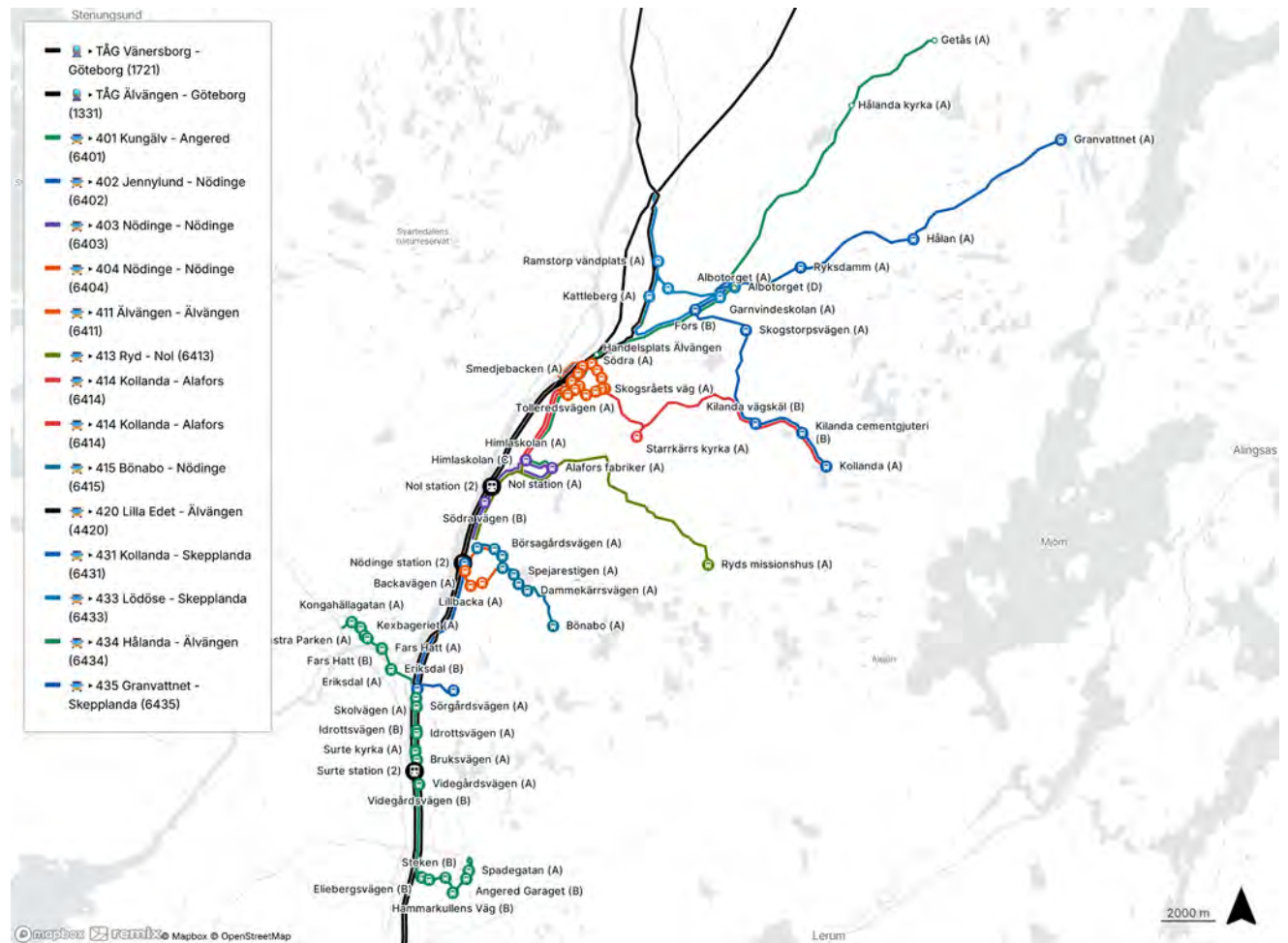
Glesare trafik, men de avgångar som går är synkade med pendeltåget.

9.

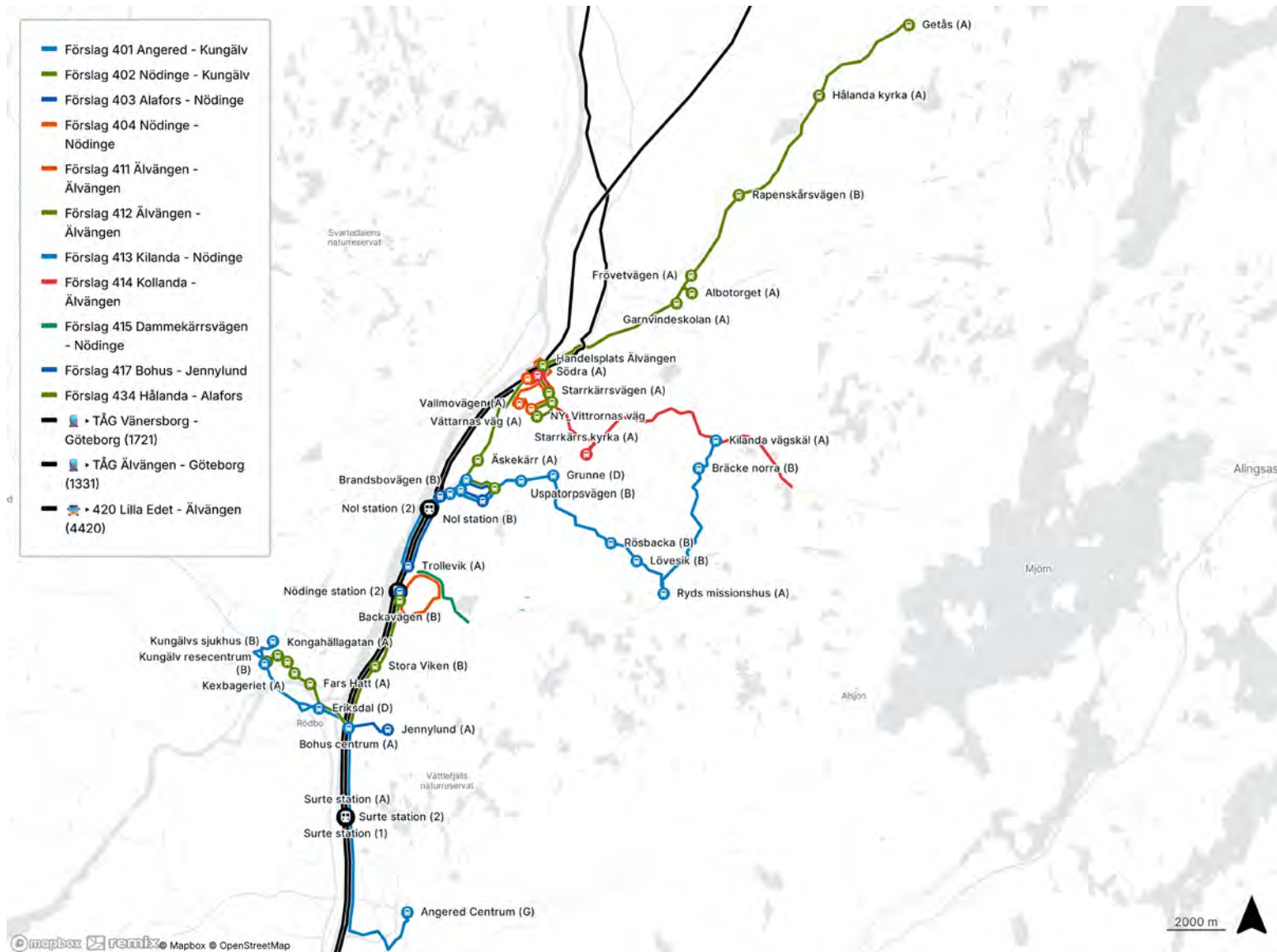
Jämförelse mellan dagens linjenät och förslaget

I detta kapitel jämförs befintligt linjenät med förslaget. Förändrad yttäckning framgår av kartbilderna.

För detaljer samt konsekvenser av förslaget se respektive linje i kapitel 8 *Beskrivning av trafikeringförslaget* samt för den sociala analysen se också kapitel 10 *Genomgång av förslagets sociala konsekvenser*.



Karta 10. Nuläge, samtliga linjer i Ale kommun.



Karta 11. Förslag, samtliga linjer i Ale kommun.

Sammanlagt 14 hållplatser dras in från trafikering med den allmänna kollektivtrafiken. Fyra hållplatser, som idag trafikeras av anropsstyrd trafik får enligt förslaget trafik med linje 413.

Resande från indragna hållplatser

Längs linje 415 är det en hållplats, Bönabo, som berörs och resande i det området får längre än 1 500 meter till hållplats. I genomsnitt fem påstigande och sex avstigande använder hållplatser per vardagsdygn.

Längs linje 431 är det två hållplatser, Skogstorpsvägen och Gunntorp Norra, som berörs och resande i det området får längre än 1 500 meter till en hållplats. De båda hållplatserna har inga på- eller avstigande under de veckor som används för analysen. Ett genomsnitt per tur används för perioden vilket innebär att det kan ha varit något enstaka resande som inte syns i rapporten.

Linje 435 dras in och här är det elva hållplatser som ligger i området som får längre än 1 500 meter till trafikerad hållplats. Här är det i genomsnitt tolv påstigande och 16 avstigande under ett vardagsdygn.

Bild 2. Förslaget innebär att linje 435 dras in och en av de berörda hållplatserna är Granvattnet på gränsen mellan Ale och Alingsås kommuner.



10.

Genomgång av förslagets sociala konsekvenser



För den stora delen av resandet inom Ale kommun innebär förslaget små förändringar. Tågtrafiken kommer fortsatt vara ryggraden i kollektivtrafiksystemet i Ale kommun med busslinjer som passar till tågets avgångstider.

Framför allt sker passning till Alependeln och i riktning söderut på förmiddagen och norrut på eftermiddagen, det vill säga för att möjliggöra en robust studie- och arbetspendling från Ale till Göteborg.

I inledningen av projektet har en social analys gjorts, se kapitlet 6 Marknadsanalys Ale kommun. I detta kapitel beskrivs hur insikterna från den sociala analysen har tagits omhand i förslaget och hur detta påverkar olika resenärsgrepp.

Tätorter

Alvhem

I tätorten Alvhem finns idag ett område som har lite långt till kollektivtrafik. Förslaget innebär ingen förändrad yttäckning. Här finns idag bra och trygga gång- och cykelvägar över motorvägen.

Skepplanda

Viss indragning av landsbygdslinjer görs men bedömningen är

att väldigt få, jämfört med idag, kommer att få längre till hållplats. Området har inga större höjdskillnader och det finns bra och trygga gång- och cykelvägar.

Älvängen

I Älvängen identifierades ett par mindre områden lite långt från kollektivtrafik. Infrastrukturen i områdena, med smala grusvägar, medger inte trafikering. Förslaget innebär att Västtrafik skapar beredskap för att kunna trafikera fler områden i Älvängen i takt med att dessa exploateras och vägar byggs.

Förändringen av linjenätet i Älvängen innebär snabbare resor, och även fler resmöjligheter, från flera hållplatser.

Nol

Området öster om Oljeberget har långt till kollektivtrafik, här finns höjdskillnader och även en äldre befolkning. Förstudien har undersökt möjligheten att trafikera men infrastruktur saknas.

Nödinge

Från Nödinge finns en relativt stor arbetspendling till Kungälv, förslaget innebär en direktbusslinje som underlättar för denna pendling.

I centrala Nödinge finns ett antal målpunkter samt boende som ligger lite långt från kollektivtrafikhållplatser. Infrastrukturen medger för närvarande inte att dessa trafikeras.

Bohus-Surte

Det är ganska stora höjdskillnader i området och långt till kollektivtrafik från många platser. En bristande infrastruktur med smala vägar gör att det är svårt att trafikera. I området ligger Green Village i slutet av Danska Vägen, ett relativt nybyggt område med flerbostadshus. Området är trångt och det saknas möjlighet att vända med bussar av normalstorlek.

Resenärsgrepp

Barn och unga

Tre linjer på landsbygden, samt en hållplats på en annan linje, dras in vilket innebär förändrade resmöjligheter till och från skolan. Kommunen har ansvar för att lösa grundskoleelevers behov av skolresor.

Andra linjeförändringar innebär att det kan bli enklare för barn och unga att delta i aktiviteter efter skoltid.

Förslaget har anpassats efter att gymnasieskolan i Ale kommun byggs ut så att fler elever ska kunna åka till den utan byten.

Äldre samt personer med funktionsnedsättning

Vissa förbättringar har kunnat genomföras men bristande infrastruktur gör att höjdskillnader i flera delar av kommunen inte kan överbryggas. Det innebär att det på flera ställen inte går att uppfylla

målet om maximalt 400 meter till hållplats i tätorterna.

Fordonen som föreslås kommer att vara tillgänglighetsanpassade.

Indragningen av ett par landsbygdslinjer kan beröra dessa resenärsgrepp. Närtrafik är ett alternativ som kan användas av många vilket innebär att de kan resa från sin hemadress och inte behöver ta sig till en hållplats.

Arbets- och studiependling

För att underlätta vardagspusslet för de boende i centrala Nödinge, som enligt Boverkets Segregationsbarometer är ett område med socioekonomiska utmaningar, föreslås direktbuss till Kungälv. En stor andel av Ales arbetspendling till Kungälv kommer från Nödinge.

För övrigt innebär förslaget inga förändrade möjligheter för arbets- eller studiependling.

Trafikering av målpunkter med bristande tillgänglighet

Förstudien har undersökt möjligheterna att förbättra kollektivtrafiken till de målpunkter som med dagens trafik har en bristande tillgänglighet till kollektivtrafik. Generellt så ger förslaget ingen bättre tillgänglighet till dessa platser. Bristfällig infrastruktur, smala vägar och avsaknad av vändmöjligheter innebär att flera av platserna inte kan trafikeras.

11.

Kommunens synpunkter på trafikeringsförslaget

Förslaget till trafikering har presenterats för tjänstemän och politiker i Ale kommun vid fyra tillfällen under december 2025 till februari 2026. Därefter har Samhällsbyggnadsnämnden hanterat ärendet politiskt och vid sammanträde den 25 mars lämnades ett yttrande över Västtrafiks slutligt framtagna förslag.

Vid de fyra möten som varit har kommunen lämnat åsikter som gjort att förslaget arbetats om. Nedan beskrivs kommunens synpunkter under arbetets gång och hur dessa omhändertagits.

Västtrafiks svar på kommentarerna i kursiv stil.

Åsikter som lyft vid mötena under processens gång

Ett nytt bostadsområde samt ett nytt verksamhetsområde planeras mellan Nödinge och Bohus. Det planeras för hållplatser och genomgående trafik genom bostadsområdet.

Eftersom det är osäkert från när bostadsområdet behöver trafikförsörjas har Västtrafik tagit fram ett förslag där linje 402 (Nödinge – Kungälv) eller 403 (Nödinge – Alafors) kan trafikera bostadsområdet. Dessutom möjliggörs trafikering av verksamhetsområdet om infrastrukturen så medger. Förstudien bedömer att dessa förändringar kan hanteras inom det årliga trafikplanearbetet.

Det finns planer för att bygga ut Älvängen kommande år.

I förslaget finns en ny linje, 412, som har möjlighet att trafikera de nya områdena i takt med att utbyggnaden sker. Förstudien bedömer att denna förändring är tillräcklig för att skapa beredskap för ett utökat trafikeringsbehov. Därefter får ändringarna hanteras i det årliga trafikplanearbetet.

Ale kommun motsätter sig en ändrad linjedragning av linje 403 till att gå öster om Oljeberget via Folketshusvägen.

Västtrafik har gjort flera analyser under förstudien. Bland annat har områden med mer än 400 meter fågelvägen till hållplats analyserats extra för att se om det är möjligt att trafikera dessa. Området öster om Oljeberget ligger längre än 400 meter från stationen i Nol. Den sociala analysen visar att området har en högre andel seniorer.

Västtrafik har därför tittat på möjligheten att trafikförsörja området. Vid kontakter med Ale kommun var det tydligt att kommunen inte delade Västtrafiks syn på att området ligger för långt från kollektivtrafik. Dessutom är infrastrukturen bristfällig och det skulle krävas stora infrastruktursatsningar av Ale kommun för att kunna köra buss genomgående i området. Därför har förstudien inte med denna förändring i förslaget. Se vidare sidan 30.



Ale kommun ifrågasätter förslag om att förändra linje 415 så att den går genom centrala Nödinge.

Även här konstaterar förstudien att det finns områden, både med boende och målpunkter, som ligger längre än 400 meter från en hållplats. Ett förslag har därför tagits fram där linje 415 går igenom centrala Nödinge.

Ale kommun delar inte Västtrafiks åsikt att det är långt till hållplats och att åtgärder därför bör vidtas. Eftersom det skulle krävas infrastrukturåtgärder så har den föreslagna linjesträckningen inte tagits med i det slutliga förslaget. Se vidare sidan 30.

Ale kommun anser att Västtrafik ska trafikera Green Village i Surte och menar att det är möjligt vända med bussar där.

Förstudien har undersökt möjligheten att trafikera Green Village och Danska Vägen (bland annat nytt LSS-boende). Vid förstudiens analyser konstateras att området ligger längre än 400 meter från kollektivtrafikhållplats samt att det är höjdskillnader som gör att Västtrafik hade velat trafikera området.

Infrastrukturen i området möjliggör inte att på ett säkert sätt trafikera med större fordon. Ett fordon med plats för tio passagerare skulle möjligen kunna trafikera. Utifrån infrastrukturens begränsningar ser förstudien det inte som möjligt att trafikera området. Se vidare sidan 29.

Ale kommun önskar att linjer förändras så det är möjligt att resa

till Alingsås med byte inom zon B, det vill säga att resan inte ska gå via Göteborg.

Förstudien har undersökt detta men konstaterar att resandeunderlaget är för litet för att det ska vara möjligt göra en långsiktigt hållbar trafikering. Se vidare sidan 29.

Ale kommun önskar att nya linje 412 trafikerar handelsområdet i Älvängen. Detta då det är stora höjdskillnader mellan delar av linje 412:s sträckning och handelsområdet.

Förslaget väcktes vid ett möte där tjänstemän och politiker deltog. Vid mötet enades deltagarna om att Västtrafik skulle titta på ett förslag där det fordon som används för linje 412, som enbart går i högtrafik, skulle kunna gå via handelsområdet några turer under lågtrafik.

Förstudien har tagit fram ett förslag men anser att en sådan linje i så fall är ett kommunalt tillköp då det redan idag är möjligt att resa till handelsområdet via byte till/från linje 434 vid Älvängens resecentrum. Förslaget har presenterats vid ett av samverkansmötena med kommunen, där tjänstemän och politiker deltog.

Förstudieprojektet har uppmanat Ale kommun att om de önskar göra detta tillköp be Västtrafik om en offert som kommunen sedan kan ta beslut om. I förstudiens slutförslag kommer inte denna linje via handelsområdet att ingå som en del finansierad av Västra Götalandsregionen.

Beslut i samhällsbyggnadsnämnden

Efter samverkansmötena har Samhällsbyggnadsnämnden behandlat förstudiens förslag till trafikering och beslutade följande:

- Samhällsbyggnadsnämnden noterar förslaget.
- Samhällsbyggnadsnämnden yrkar på att Västtrafik skall låta linje 412 trafikera handelsområdet i Älvängen under lågtrafik.

Västtrafik tackar för att Samhällsbyggnadsnämnden hanterat vårt trafikeringsförslag och tolkar detta som att kommunen är nöjd med de förändringar av förslaget som genomförts tack vare de samverkansmöten där kommunens politiker och tjänstemän kunnat lämna sina åsikter kring förslaget.

Avseende linje 412 så vidhåller Västtrafik att resa kan ske till handelsområdet med byte till/från linje 434. Eftersom linje 412 endast går under högtrafiktid hänvisas resande i det aktuella området att resa med linje 411 till Älvängens resecentrum och byta där till/från linje 434.

Om resandet med 412 utvecklas positivt och utbyggnaden av Älvängen genomförs är det möjligt att utöka linje 412 så att den även går under lågtrafiktid. Den kommer dock att gå till Älvängens resecentrum vilket innebär byte till linje 434 för att nå handelsområdet.



12.

Fordon och miljö



Busstrafiken i Ale består till största delen av landsbygdstrafik inom kommunen men i uppdraget ingår även viss regionaltrafik till de kringliggande kommunerna Kungälv samt Göteborg (Angered).

Det ingår även mindre tätortsuppdrag i kommunens tätorter Nödinge, Älvängen och Bohus. Busstrafiken ansluter till tågtrafiken på Norge-/Vänerbanan på sträckan mellan Surte och Älvängen.

Vilka fordonstyper som är aktuella för trafikuppdraget baseras framför allt på det kapacitetsbehov som respektive linje har men också på hur det aktuella vägnätet ser ut och vilken komfortnivå som resenärerna ska erbjudas på resan. Därtill kommer krav på drivmedel som baseras på Västra Götalandsregionens Miljö och klimatstrategi och Västtrafiks miljöplan.

Tätortstrafik i Nödinge, Älvängen och Bohus

Linjer som endast trafikerar i tätort trafikerar vanligtvis med tätortsbussar av klass I eller A, så kallade stadsbussar. Undantag gäller för tätorter med färre än cirka 15 000 invånare där fordonstyperna i tätortstrafiken samordnas med landsbygdstrafiken

i syfte att använda fordonsresurserna på mest effektiva sätt. Tätortslinjerna som ingår i denna förstudie föreslås därför att trafikeras med fordon av klass II (landsbygdsbussar).

Regiontrafik Ale – Kungälv respektive Göteborg (Angered)

Den regionala trafiken som ingår i uppdraget har så pass korta restider varför bedömning görs att det inte finns behov av komfortbussar på sträckorna. Sedvanliga landsbygdsbussar kommer att uppfylla behovet.

Landsbygdsbussar är fordon av klass II och försedda med säkerhetsbälten på samtliga sittplatser. I landsbygdsbussar är det tillåtet att stå under resan men frekvent stående passagerare bör undvikas.

Då resandet är högt framför allt under högtrafik på linje 401 och 402 till/från Kungälv så föreslås boggibussar med lite högre sittplatskapacitet.

Landsbygdstrafik i Ale

Landsbygdstrafiken utgörs främst av lokala linjer inom kommunerna

som skapar resmöjligheter från landsbygden till/från centralorter och i förekommande fall större arbetsplatser. Landsbygdstrafiken trafikeras med fordon av klass II.

Linje 434 har ett högre kapacitetsbehov framför allt på morgonen men inte lika högt behov resten av trafikdygnet. Här föreslås därför att köra med normalbussar och dubblera morgonturen med en extrabuss i stället för att köra alla turer på linjen med boggibuss då det inte finns något behov av detta.

Av tabellen till höger framgår en sammanställning över fordonstyper per linje, beräknat antal tursatta fordon samt tillhörande drivmedel.

Skoltrafik i Ale

Ale kommun önskar att Västtrafik ska ta fram ett förslag där dagens organisation för grundskoleelevers resor ersätts med öppna skollinjer. En öppen skollinje är en linje som är öppen för vem som helst, som har ett färdbevis, att åka med. Tidtabell och linjesträckningar är anpassade för att täcka skolans behov varför linjerna ofta trafikeras ett väl förgrenat landsbygdsnät som består av många mindre vägar.

Skollinjetrafik trafikeras med landsbygdsbussar av klass B och/eller klass II. Klass B fordon används främst i det mindre vägnätet där det inte finns framkomlighet för en större buss. I Klass B fordon är det inte tillåtet att ha stående passagerare varför det krävs särskild planering av skolresorna. I Klass II fordonen är det tillåtet att stå under resan men frekvent stående passagerare bör undvikas.

Linje	Sträckning	Fordons-typ	Drivmedel	Fordons-design	Cirka antal fordon
404	Nödinge station - Liljegången - Nödinge station	LS2L	EI	VT-Blå	1
411	Älvängen-Vallmovägen-Bratteberget-Älvängen	LS2L	EI	VT-Blå	1
412	Älvängen - Bratteberget - Nymfernas väg	LS2L	EI	VT-Blå	1
415	Nödinge station - Liljegången - Dämmekärsvägen	LS2L	EI	VT-Blå	1
417	Jennyland - Bohus	LS2L	EI	VT-Blå	1
403	Nödinge - Nol - Alafors - Nol - Nödinge	LN2L	EI	VT-Blå	2
413	Kilanda - Ryd - Alafors - Nol	LN2L	EI	VT-Blå	1
414	Älvängen - Starrkärrs kyrka - Kollanda	LN2L	EI	VT-Blå	2
434	Hålanda - Skepplanda - Älvängen - Alafors	LN2L	EI	VT-Blå	6 (+1 förstärkning)
401	Angered - Surte - Bohus – Kungälv sjukhus.	LB2L	EI	VT-Blå	5
402	Nödinge - Bohus – Kungälv RC	LB2L	EI	VT-Blå	4
				Total	26

Tabell 7. Beräknat fordonsbehov och typer per linje.

Landsbygdsbussar av Klass B eller Klass II och försedda med säkerhetsbälten på samtliga sittplatser

För skoltrafiken föreslås fordonstyper per linje, antal tursatta fordon samt tillhörande drivmedel enligt tabell till höger.

Förstärkningsreserver

För vissa delar av trafiken föreslås att så kallade förstärkningsreserver ska ingå. Förstärkningsreserverna är särskilda fordonsresurser som kan sättas in med kort varsel om kapacitetsbrist skulle uppstå. Förstärkningsreserverna är med fördel möjliga att förändra i antal under avtalstiden så att de fordonsresurserna kan utökas eller avbeställas utifrån det aktuella trafikbehov som finns under avtalstiden.

För uppdraget föreslås två förstärkningsreserver av typ LB2L att ingå. Detta föreslås för att inget behov har identifierats för linjerna som körs med småbuss (LS2L) och linjerna som körs med normalbuss (LN2L) går även att trafikera med boggibuss (LB2L). Således ger LB2L flest möjligheter i planeringen om kapacitetsbrist skulle uppstå.

Tekniska reserver

Tekniska reserver finns i avtalet för att täcka upp för olika typer av stillestånd, så som förebyggande underhåll, service, verkstadsbesök och större insatser i fordonsvården. Tekniska reserver uppfyller gällande fordonskrav likt övriga fordon och ska uppgå till minst 15,0 procent per fordonstyp baserat på tursatta fordon. Förstärkningsreserver räknas som tursatta fordon.

Linje	Sträckning	Fordons-typ	Drivmedel	Fordons-design	Cirka antal fordon
973	Skollinje i Ale kommun	LMBL	EI	VT-Blå	1
974	Skollinje i Ale kommun	LMBL	EI	VT-Blå	1
976	Skollinje i Ale kommun	LMBL	EI	VT-Blå	1
971	Skollinje i Ale kommun	LSBL	EI	VT-Blå	1
972	Skollinje i Ale kommun	LSBL	EI	VT-Blå	1
975	Skollinje i Ale kommun	LS2L	EI	VT-Blå	1
978	Skollinje i Ale kommun	LS2L	EI	VT-Blå	1
979	Skollinje i Ale kommun	LN2L	EI	VT-Blå	1
				Total	8

Tabell 8. Beräknat fordonsbehov för skoltrafiken.

I de fall Trafikföretaget väljer att ha flera stationeringsorter för fordon inom avtalet ska det på varje enskild stationeringsort finnas placerade reservfordon som tillhör Avtalet. Reservfordonen ska vara av motsvarande fordonskod som de fordon som trafiksätts ifrån stationeringsorten. Detta kan således påverka antalet tekniska reserver beroende på vilken depålösning som Trafikföretaget väljer.

En nyhet är att om antalet tursatta fordon är fler än fem ska det

alltid finnas minst två reservbussar. Detta är en anpassning baserat på erfarenheter från trafikområden som idag har sex eller sju tursatta fordon då en reservbuss är för lite och först vid åtta tursatta fordon blir det två reservbussar med kravet på minst 15 procent reservhållning.

Är antalet tursatta fordon fem eller lägre anses fortsatt en reservbuss vara tillräcklig även om det blir sårbart vid ett längre stillestånd som till exempel en större krockskada.

Villkorade fordon

Inga villkorade fordon är aktuella inom trafikuppdraget.

Miljö och klimatstrategin

I aktualiseringen av miljö- och klimatstrategin tydliggörs ett ökat fokus på elektrifiering av kollektivtrafiken. Stad/tätortstrafik kravställs med eldrift och landsbygdstrafiken kravställs i förstahand med eldrift under förutsättning att det finns potentiella fordonsleverantörer som kan offerera bussar till trafikuppdraget.

Fordonsmarknaden

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

Elbusspremie

Från 1 augusti 2023 går det att ansöka om elbusspremie för klass II bussar (regionbussar) som har en transportkapacitet på mer än 14 passagerare.

Om elbusspremie blir aktuellt att ansöka om för aktuell trafik föreslås att premien hanteras på samma sätt som tidigare, det vill säga att Västtrafik ansöker om och erhåller en eventuell premie. Detta för att minska riskerna och neutralisera möjligheterna för potentiella Trafikföretag när de räknar på sina anbud.

Drivmedel

För de fordonstyper som föreslås efterfrågas i uppdraget för Ale bedöms att det finns goda möjligheter att kravställa all trafik på eldrift. Linjerna är också förhållandevis korta och det bedöms finnas goda möjligheter till stödladdning i depå under lågtrafiken. Laddning längs linjerna bör undvikas och depåladdade bussar bör kravställas.

LMBL  3	LSBL  3	
LS2L  5	LN2L  7	LB2L  5

Figur 3. Antal potentiella fordonsleverantörer för elbussar:

Beräknad fordonsåtgång för trafikområdet

Av tabellen nedan framgår en sammanställning av fordonsbehovet för trafikområdet. Fordonstyp, aktuellt drivmedel och en beräkning över resursåtgången för tursatta, förstärkningsreserver och tekniska reserver:

Fordons- typ	Drivmedel	Ordinarie fordon	Teknisk reserv	Förstärknings- reserv	Total
LS2L	EI	5	1	0	6
LN2L	EI	12	2	0	14
LB2L	EI	9	2	2	13
	Total	26	5	2	33

Tabell 9. Beräknat fordonsbehov för trafikområdet, exklusive eventuell skoltrafik.

Fordons- typ	Drivmedel	Ordinarie fordon	Teknisk reserv	Förstärknings- reserv	Total
LMBL	EI	3	1	0	4
LSBL	EI	2	1	0	3
LS2L	EI	7	2	0	9
LN2L	EI	13	2	0	15
LB2L	EI	9	2	2	13
	Total	34	8	2	44

Tabell 10. Beräknat fordonsbehov för trafikområdet, inklusive eventuell skoltrafik.

Definitioner

Fordonsklass	Beskrivning
Klass A	Mindre buss för upp till 22 passagerare. Bussen har säkerhetsbälte och ett fåtal ståplatser.
Klass B	Mindre buss för upp till 22 passagerare. Bussen har säkerhetsbälte och inga ståplatser.
Klass I	Större buss för med än 22 passagerare. Bussen har inga säkerhetsbälte och många ståplatser.
Klass II	Större buss för med än 22 passagerare. Bussen har säkerhetsbälte och en lägre andel ståplatser.
Klass III	Större buss för med än 22 passagerare. Bussen har säkerhetsbälte och inga ståplatser.

Fordonskod	Beskrivning
LMBL	Landsbygdsbuss, ca 8 meter, tvåaxlad minibuss, klass B, låggolv
LSBL	Landsbygdsbuss, ca 11 meter, tvåaxlad minibuss, klass B, låggolv
LS2L	Landsbygdsbuss, ca 11 meter, tvåaxlad småbuss, klass II, låggolv
LN2L	Landsbygdsbuss, ca 12 meter, tvåaxlad normalbuss, klass II, låggolv
LB2L	Landsbygdsbuss, ca 15 meter, treaxlig boggibuss, klass II, låggolv

13.

Ekonomiska konsekvenser och risker



Ekonomiska konsekvenser

Förslaget innehåller tre satsningar som innebär att produktionen ökar:

- Linje 402 går till Kungälv i stället för till Jennylund, vilket innebär cirka tre kilometer längre resväg per tur.
- Förlängningen av linje 413 från Ryd till Kilanda vägskäl innebär cirka sex kilometer längre per tur.
- Linje 434 förlängs under dagtid från Älvängen till Himlaskolan, vilket är en förlängning på cirka fem kilometer per tur. Idag går endast enstaka turer till Himlaskolan.

I förslaget finns även tre linjer som föreslås dras in samt några smärre korrigeringar av körvägar på två linjer.

Sammantaget betyder förslaget följande ökning av produktionen (exklusive eventuell Öppen skoltrafik):

	Produktion 2026	Förslag	Förändring
Antal fordon	29	33	+4 fordon
Antal kilometer	1 968 000	2 055 000	+4 %
Timmar	68 093	73 750	+8 %

Tabell 11. Tabellen visar hur produktionen förändras jämfört med planerad produktion 2026.

Risker

I detta kapitel beskrivs de största riskerna som arbetsgruppen identifierat. Under respektive linje i kapitel 8 *Beskrivning av trafikeringförslaget* beskrivs riskerna och konsekvenser per linje mer i detalj.

Infrastruktur:

Trängsel på Jordfallsbron samt framkomlighetsproblem vid Bohusmotet. Detta gäller för linje 401 och 402. Risken finns redan idag men ökar med föreslagen trafikering då vi har två linjer som kör över bron med 7,5 minuters mellanrum under högtrafik. Idag kör en linje i som mest kvartstrafik över bron.

Västtrafik för en dialog med Trafikverket kring problemen och har även tagit fram förslag till trimningsåtgärder.

Nya hållplatser i Älvängen: I takt med Älvängens utveckling behövs nya hållplatser. Västtrafik ser behov av en hållplats i närheten av Nymfernas väg redan från trafikstart.

Kundsynpunkter:

Indragna linjer: Tre linjer med ett lågt resande och där en stor andel av resandet utgörs av skolelever läggs ner. Kundsynpunkter kan förväntas.

Förändrat resebeteende: På några av linjerna görs mindre förändringar. Flest berörda är de som idag reser från Surte och Angered till gymnasiet i Kungälv. Förändringen av linje 401 med annan körväg innebär att de antingen behöver byta buss

i Bohus eller Eriksdal eller att de får en något längre gångväg till skolan. Detta kan leda till kundsynpunkter då resandet blir annorlunda jämfört med idag.



14.

Ytterligare
medskick till
upphandling



Nödinge Södra och Ale krossen

Viktigt att det finns frivolyt i avtalet så att exempelvis linje 403 kan köra här, och eventuellt hela vägen ner till Bohus station.

Särskild hänsyn med tanke på barn

En viktig aspekt i denna upphandling är mängden grundskolekolbarn som förväntas använda trafiken.

I enlighet med Barnkonventionen artikel 2,3 och 6, ska barn inte diskrimineras och har rätt till trygghet och säkerhet och bör tas särskild hänsyn.

I den mån det är möjligt bör upphandlingen ställa krav på de förare som ska köra trafiken. De bör visa utdrag ur belastningsregistret för sin arbetsgivare samt ha relevant utbildning/kunskap för att utföra trygga resor för skolbarnen.

