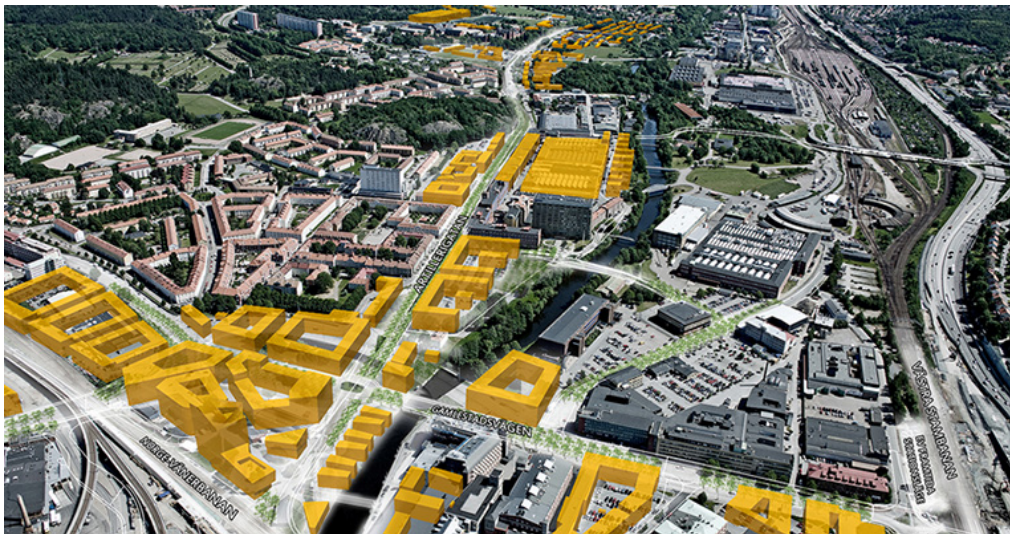


## PM

# Göteborgs Stad: Gamlestaden

## Trafikutredning – Sammanfattning

Gamlestaden skall förnyas och planerna omfattar från Gamlestadstorget, Gamlestadens Fabriker, SKF, Öster om Bellevue, Kvibergs Ängar till idrotts- och kulturområdet vid Kvibergs Kaserner. På sikt ingår även Slakthusområdet väster om järnvägen (Norge/Vänernbanan). Planerna omfattar också att utveckla Gamlestads Torg till en av Göteborgs strategiska knutpunkter för kollektivtrafiken.



Gamlestadsområdet mot öster, utvecklingsplaner i gult

Skisserade utvecklingsplaner för perioder 2008-2023 innebär utbyggnad av totalt ca 4 000 lägenheter, ca 200 000 m<sup>2</sup> verksamhetsytor för kontor, skolor m m samt ca 55 000 m<sup>2</sup> för handel och restauranger, det senare främst som ett köpcentrum i nuvarande SKF:s lokaler. Därtill kommer en fortsatt utveckling av Kviberg som idrotts- och kulturområde (ca 80 000 m<sup>2</sup>).

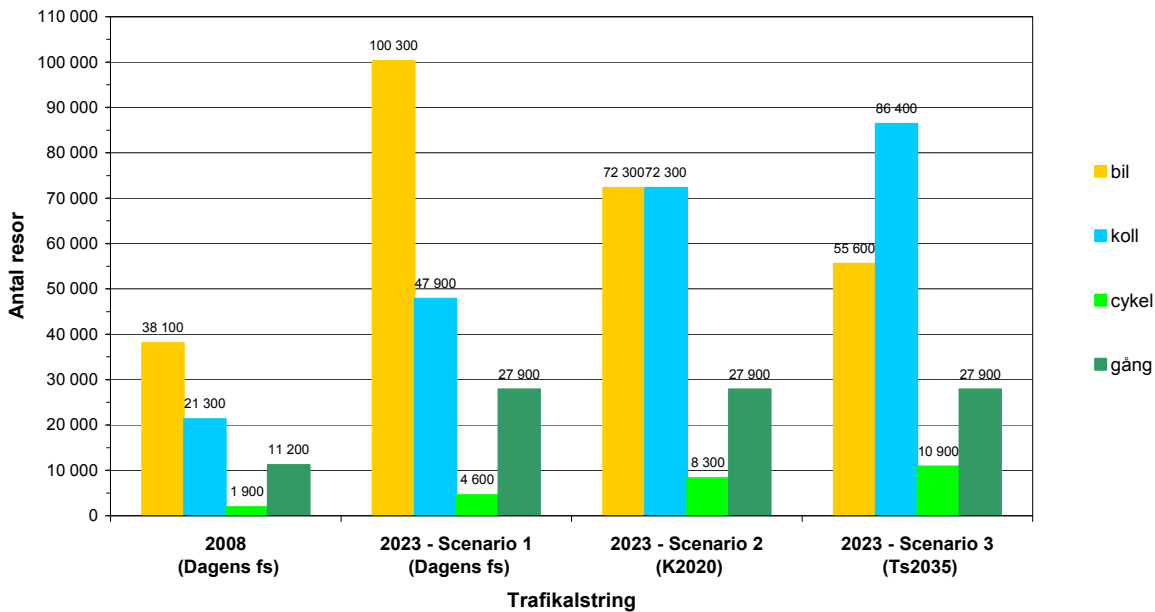
I Gamlestaden, med den här aktuella studiens avgränsning, bodde år 2008 ca 7 000 invånare och fanns ca 9 300 arbetsplatser. Den skisserade utbyggnaden skulle horisontåret 2023 ge stadsdelen ca 14 600 invånare samt totalt ca 18 100 arbetsplatser. I allt väsentligt således *en fördubbling*. Dessutom skulle alltså tillkomma ett större köpcentrum.

Även Gamlestadens infrastruktur avses, fram till horisontåret 2023, genomgå ett antal förändringar och kompletteringar, såväl större som mindre, mest genomgripande i anslutning till Gamlestads Torg.

En sådan omvandling av stadsdelen kommer att påverka trafiken i stadsdelen (alla färdstätt). Trafikutvecklingen har här studerats för tre framtidsscenarioer (horisontår ~2023):

- Scenario 1: Trafiknivåer som innebär samma färdstättfördelningar som idag.
- Scenario 2: Trafiknivåer som motsvarar ett resande där K2020 helt slagit igenom.
- Scenario 3: Trafiknivåer som motsvarar ett resande där summan av antalet bilrörelser inom och genom Gamlestaden efter utbyggnad är oförändrat jämfört idag

En enkel trafikmodell (sektormodell) har konstruerats för effektanalyser. Beräknat antal resor för *lokalt alstrad trafik* i Gamlestaden sammanfattas i följande diagram:



Gamlestaden – Lokal trafikalstring: antal resor och färdstöttsfördelning

Med oförändrade färdstöttsval, *scenario 1*, ökar totala antalet *bilrörelser* inom och genom Gamlestaden med drygt 80 % jämfört år 2008 (från ca 61 000 fordon till ca 111 000 fordon en vanlig vardag); kollektivtrafiken ökar med ca 50 % (från ca 66 000 resor till ca 99 000 resor, från ca 31 000 på-/avstigningar till ca 60 000 dito inklusive byten); cykeltrafiken ökar med ca 41 % (från ca 9 500 resor till ca 13 400 resor).

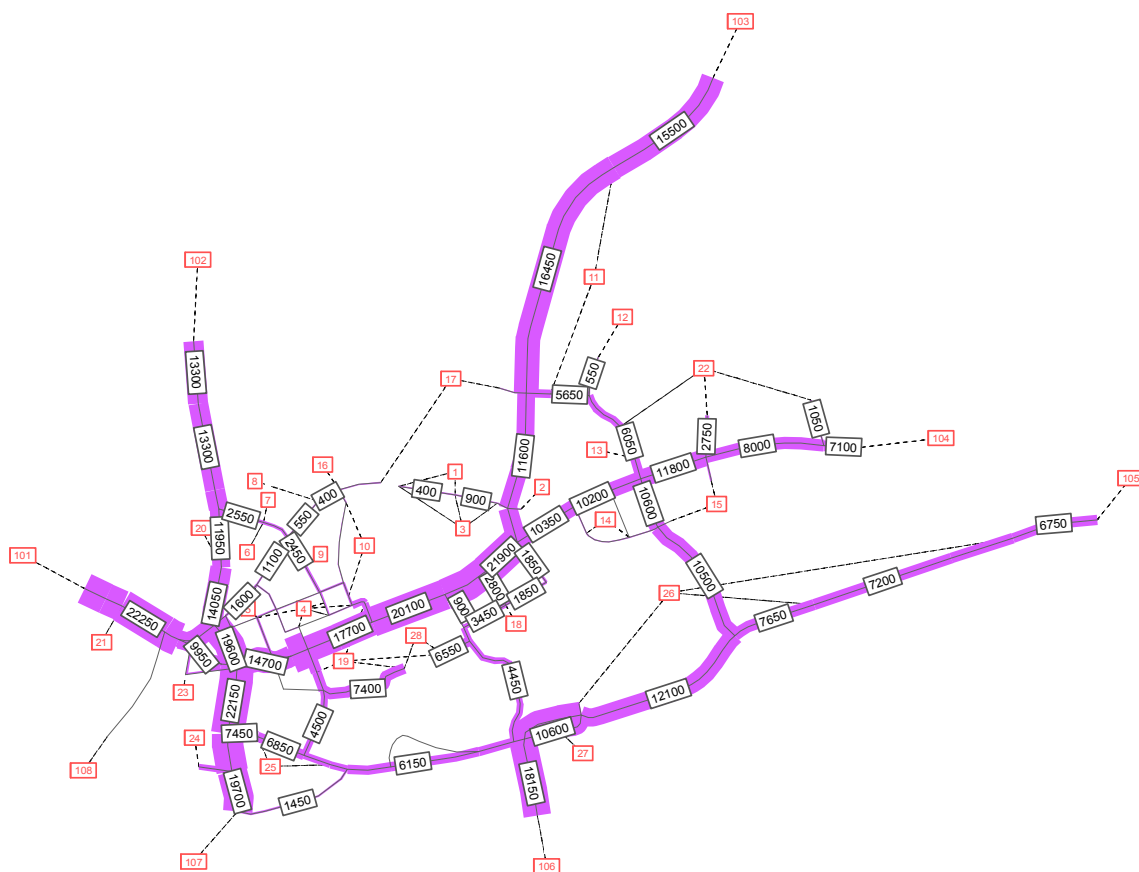
Trots motsvarande ett fullt genomslag av kollektivtrafikprogrammet K2020, d v s *scenario 2*, skulle totala antalet bilrörelser i Gamlestaden, uttryckt som unika fordon en vanlig vardag, öka med nästan 30 % (från ca 61 000 f/mvd till ca 78 500 f/mvd). Här ökar kollektivtrafikens andel kraftigt, det totala antalet kollektivtrafikresor inom och genom Gamlestaden skulle öka med storleksordningen 2,5 ggr (från ca 66 000 resor till ca 159 000 resor, från ca 31 000 på-/avstigningar ett vardagsdygn till ca 91 500 dito inklusive byten). För hållplats "Gamlestads Torg" skulle detta kunna innebära nästan 45 000 på-/avstigningar per dygn. Även cykeltrafiken ökar kraftigt, ca 2,4 ggr jämfört idag (från ca 9 500 resor till ca 22 400 resor).

Sätts målsättningen ännu högre, motsvarande oförändrad biltrafik inom och genom Gamlestaden, trots lokal utbyggnad och regionens tillväxt, *scenario 3*, behöver biltrafikens andel i området sjunka till ca 30-35 %, kollektivtrafikens andel öka signifikant till ca 50 % (från ca 66 000 resor till ca 184 500 resor, från ca 31 000 på-/avstigningar ett vardagsdygn till ca 108 500 dito inklusive byten). För hållplats "Gamlestads Torg" skulle detta kunna innebära nästan 55 000 på-/avstigningar per dygn. Cykeltrafiken ökar kraftigt, ca 3,2 ggr jämfört idag (från ca 9 500 resor till ca 30 600 resor).

Kommunen arbetar aktivt med att minska biltrafikens andel och öka resandet med andra färdmedel; konkreta styrinstrument och målbilder utgör t ex Kollektivtrafikprogrammet K2020, Trafikstrategi 2035, Cykelprogram för en nära storstad, Parkeringspolicy och Parkeeringsriktlinjer, Gröna transportplaner m m.

Horisontåret för utbyggnaden av Gamlestaden har haft inriktning ca 15 år efter det omdaning- en inletts. Det är relativt nära i framtiden. Göteborgs Stad ser därför, för Gamlestadens ut- byggnad, trafiknivåer enligt det studerade *scenariot 2* som planeringsunderlag, en *målbild* som därmed överensstämmer med kollektivtrafikprogrammet K2020:s ”balans” mellan biltra- fik och kollektivtrafik.

Den här aktuella studien beräknar enligt dessa förutsättningar biltrafikmängder enligt nedan- stående figur när Gamlestadens utbyggnadsplaner genomförs:



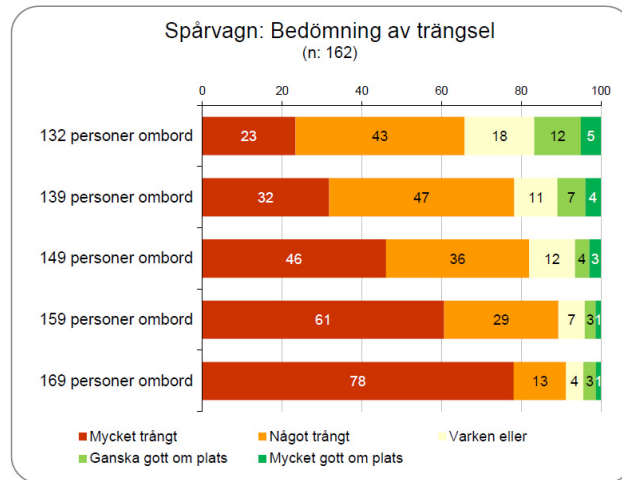
Gamlestaden – Scenario 2: beräknade biltrafikflöden år 2023

En sådan målbild för biltrafiken kommer att ställa höga krav på insatser i kollektivtrafiken. I studien har gjorts en översiktlig kapacitetsanalys av den mest belastade kollektivtrafiklänken i Gamlestaden, spårvägsavsnittet väster om dagens Gamlestadens Fabriker. Även om en del av dessa trafikmängder antas överförda till den parallella tågförbindelsen blir den beräknade belastningsnivån hög i detta snitt.

Bedömningen är att spårvägssystemet i Göteborg generellt inte kan hantera högre turtätheter än 8 vagnar per timme och linje. För det här aktuella avsnittet innebär detta, med sex linjer, således 48 tågset i timmen och riktning eller i genomsnitt ca 1 minut och 15 sekunder mellan varje spårvagnståg. Under scenario 2 beräknas belastningen på länken till ca 7 400 resenärer en vanlig vardag under högtrafiktimmen i en riktning, eller i genomsnitt ca 155 resenärer per tågset – i dagens trafik (2008) är motsvarande belastning ca 100 resenärer per tågset. För att inte en sådan trängsel skall upplevas som oacceptabel kommer att krävas längre och mer kapacitetsstarka tågset än dagens spårvagnstyp M32, jämför följande resenärsbedömningar.

## Spårvagn M32: bedömning

Fråga: Hur bedömer du trängseln ombord just nu för egen del?



Göteborg – Resenärernas bedömning av trängsel ombord en spårvagn

Diagrammet har hämtats från studien ”Kapacitetstest på fordon, test av maxkapacitet på spårvagn, dubbelledbuss, led buss och boggibuss” utförd av Intermetra Business & Market Research Group AB på uppdrag av Västtrafik, 2015 (version 2).

En fördubbling av antalet boende och arbetsplatser i stadsdelen innebär naturligtvis en kraftig ökning av trafikstringen - utbyggnadsplanerna omfattar även etablering av ett nytt större handelscentrum (”Kulan”). Baserat på storleken 42 000 m<sup>2</sup> enligt butiker ca 33 600 m<sup>2</sup>, restauranger o d ca 4 500-5 500 m<sup>2</sup> samt övriga servicenäringar ca 2 900-3 900 m<sup>2</sup>, skulle ett sådant alstra lika mycket trafik som det totala boendet i Gamlestaden efter utbyggnad (d v s motsvarande ca 14 600 invånare ~ 7 700 lgh). Storleken på ett nytt handelscentrum har således en kraftig inverkan på trafiknivåerna i området.