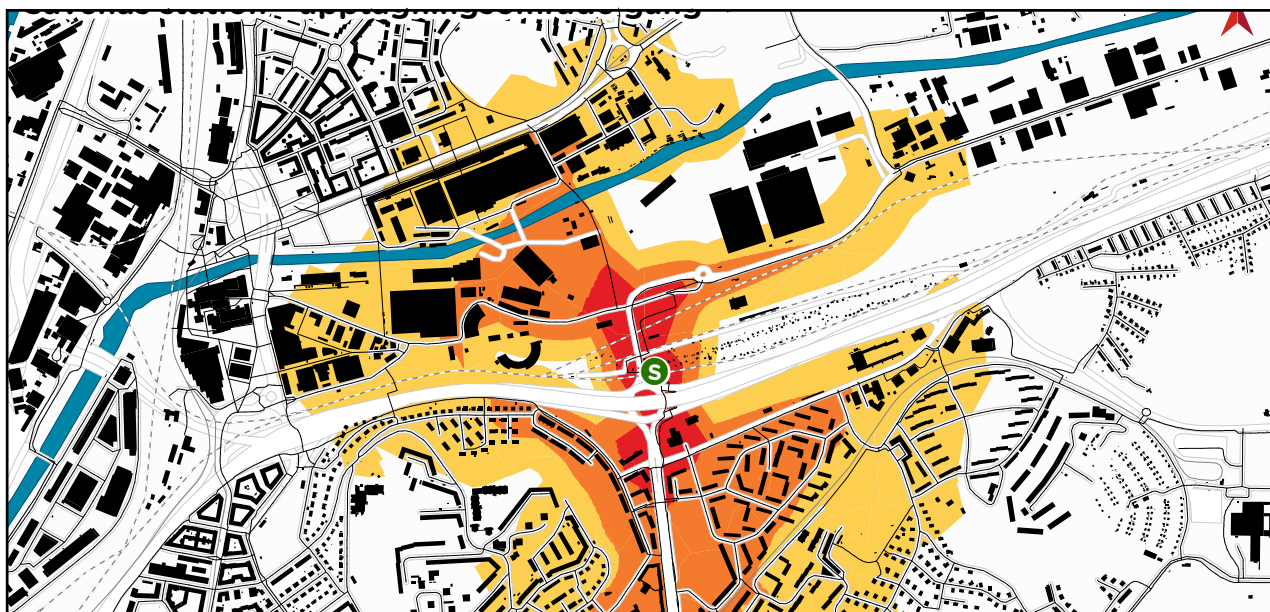


KONSEKVENSBEDÖMNING ÅTGÄRDSALTERNATIV REGIONAL PORT VÄSTRA STAMBANAN



KONSEKVENSBEDÖMNING ÅTGÄRDSALTERNATIV REGIONAL PORT VÄSTRA STAMBANAN

Utgåva/Status **1**
Datum **2015-09-21**
Uppdragsledare **Linda Andersson**

Ramböll Sverige AB
Box 5343, Vädursgatan 6
402 27 Göteborg

Telefon 031-335 3300
Fax 031-400571
www.ramboll.se

Organisationsnummer 556133-0506

INNEHÅLL

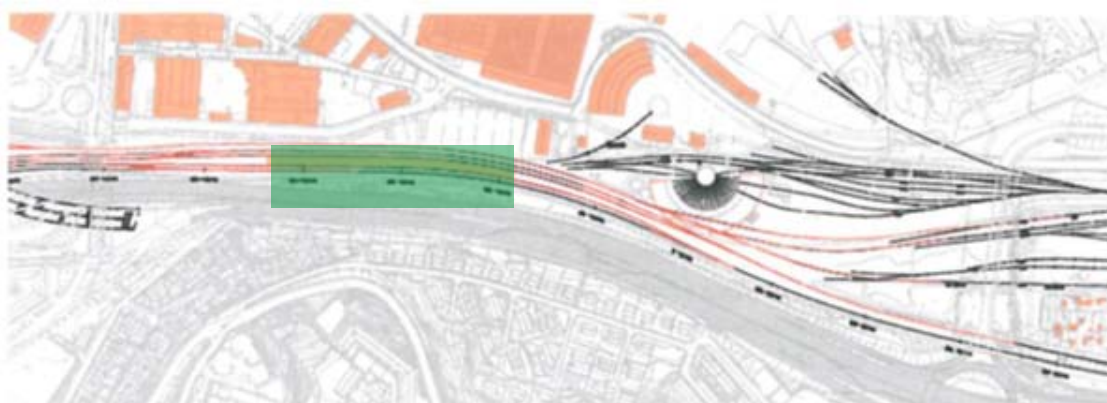
1	BAKGRUND	7
2	NULÄGESBESKRIVNING	8
2.1	Hållplatsens användning idag	8
2.2	Målpunkter och anknytande infrastruktur	8
2.3	Framtidsplaner i Gamlestaden	9
2.4	Befolkning och arbetsplatser	10
3	ÅTGÄRDSALTERNATIV	11
3.1	Upptagningsområde	11
3.2	Bevarat läge	11
3.2.1	Analys av upplevd närhet	12
3.2.2	Analys av resande	13
3.3	Utveckling av nuvarande tåghållplats	15
3.4	Flyttad tåghållplats	16
3.4.1	Analys av upplevd närhet	17
3.4.2	Analys av resande	17
4	KONSEKVENSBEDÖMNING	19
4.1	Bibehållet läge	19
4.2	Flyttad läge	19
4.3	Jämförelse	19
4.3.1	Trafiksimuleringen i siffror	21

1 BAKGRUND

Gamlestaden är en utpekad regional port i Målbildsarbetet. Redan idag trafikeras Gamlestaden av tåg på Norge/Vänernbanan och är en betydande knutpunkt för lokal kollektivtrafik. Gamlestaden är en utpekad strategisk knutpunkt i Göteborg och stadsutvecklingsarbete pågår. Inom en tioårsperiod kommer antalet boende och verksamma att fördubblas i detta område.

I samband med detta stadsutvecklingsarbete och i samband med arbete kring målbild för kollektivtrafiken har det föreslagits att Sävenäs tåghållplats på Västra stambanan skulle kunna flyttas till ett läge närmare Gamlestaden. Den förväntade effekten av detta är att tåghållplatsen då skulle kunna användas av fler resenärer.

Trafikverket arbetar för närvarande med järnvägsplan för Olskroken, där omfattande spårarbeten behöver göras för att möjliggöra Västlänken och en ökad tågtrafik i alla riktningar (inte minst gods). Trafikverket har beslutat att inte gå vidare med nytt stationsläge i järnvägsplanen för Västlänken och ett nytt stationsläge kommer inte byggas eller förberedas i projekt Västlänken/Olskroken planskildhet. Trafikverket har gjort bedömningen att det i framtiden är möjligt att bygga en ny station men att det av brotekniska skäl är mycket svårt att placera en ny station längre västerut än vad som är utritat på bild.



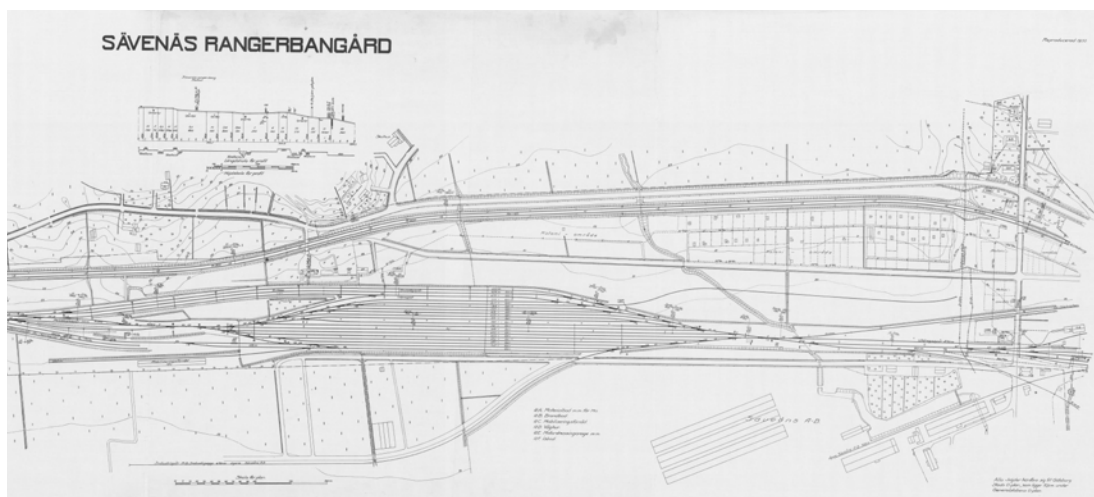
Lokalisering av ett ev nytt stationsläge

Syftet med den här utredningen är en konsekvensbedömning som redogör för vad befintligt hållplatsläge (där ingen åtgärd görs eller en utveckling) och det nya stationsläget skulle innebära ur resenärens och stadens perspektiv.

2 NULÄGESBESKRIVNING

2.1 Hållplatsens användning idag

Sävenäs tåghållplats anlades 1915 som en rangerstation i samband med öppnandet av Sävenäs rangerbangård. Med åren har bebyggelsen i området krupit allt närmare och hållplatsen ligger idag mer kringärdad av både bebyggelse och storskalig infrastruktur än vad den gjorde vid öppnandet.



Idag trafikeras hållplatsen av Alingsåspendeln och används av ca 600 på- och avstigande/dag (2008).

2.2 Målpunkter och anknyttande infrastruktur

Hållplatsen servar boende och verksamheter i närområdet på båda sidor E20 och har kollektivtrafikkoppling via motorvägshållplatsen Munkebäcksmotet. En stor del av närområdet utgörs dock av vägar i söder och järnvägens stängda områden i norr. Den har därför både få potentiella användare i närområdet och är otillgängligt placerad.

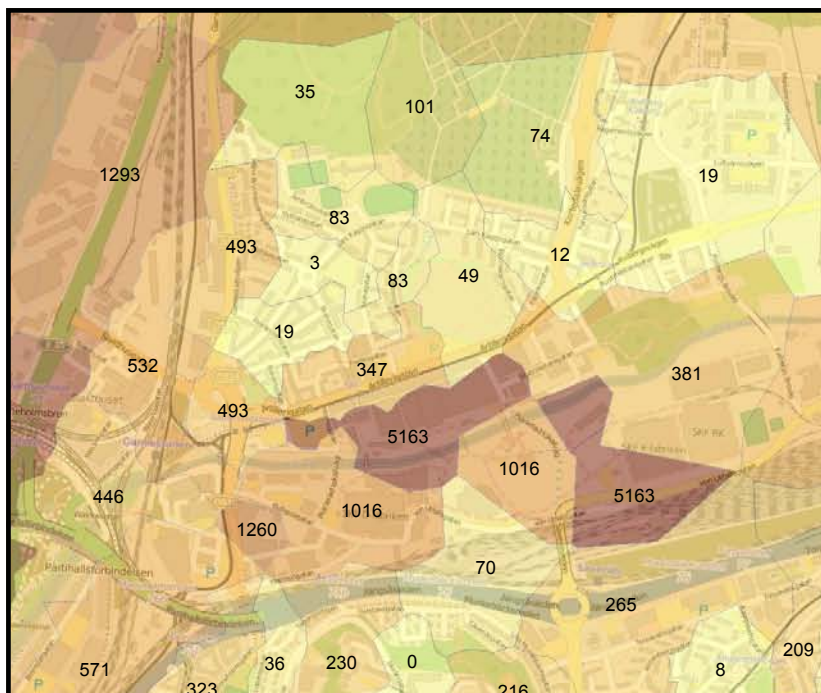


Få användare nås inom en radie på 300 m från hållplats.

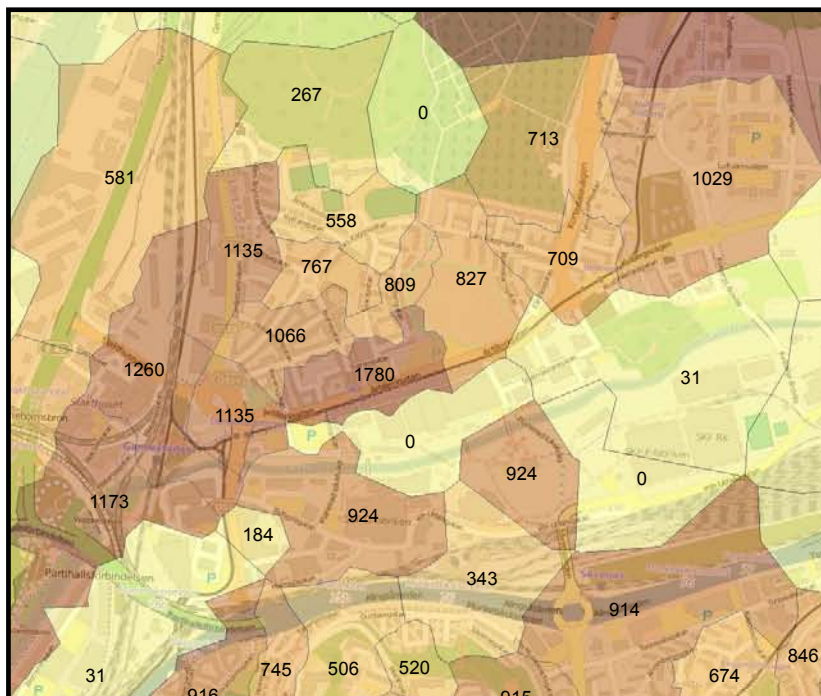
Det intilliggande koloniområdet i bild är idag ersatt med uppställningsytor för tåg.

2.4 Befolkning och arbetsplatser

Som resandeunderlag används siffror från SCB, vilka i överensstämmer med exploateringsplaner inom det detaljplanearbete som görs i området.



Uppskattat antal arbetsplatser i området år 2030 (källa SCB)



Uppskattat antal boende i området år 2030 (källa SCB)

3 ÅTGÄRDSALTERNATIV

3.1 Upptagningsområde

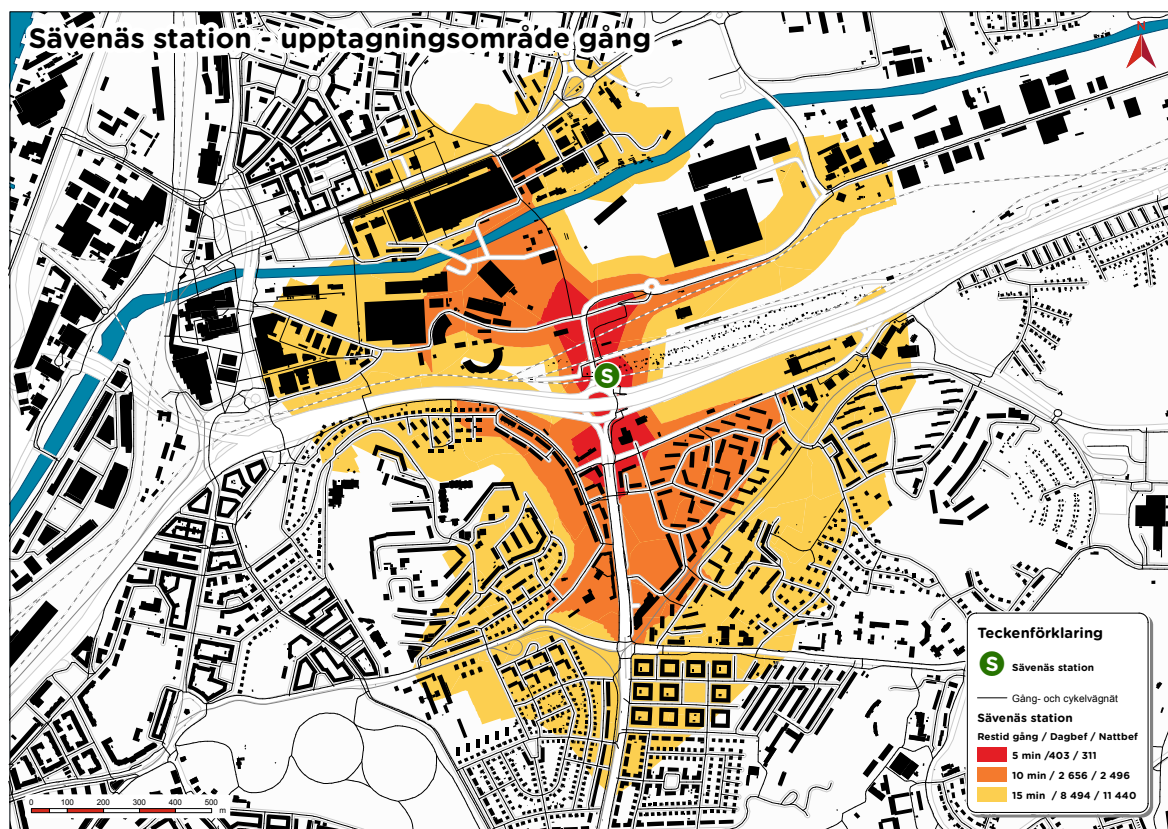
Analys har gjorts av hållplatsernas upptagningsområde gällande boende och arbetsplatser inom 5, 10 och 15 gångväg resp. cykelväg. Infrastrukturen som analyseras är det planerade gång- och cykelnätet.

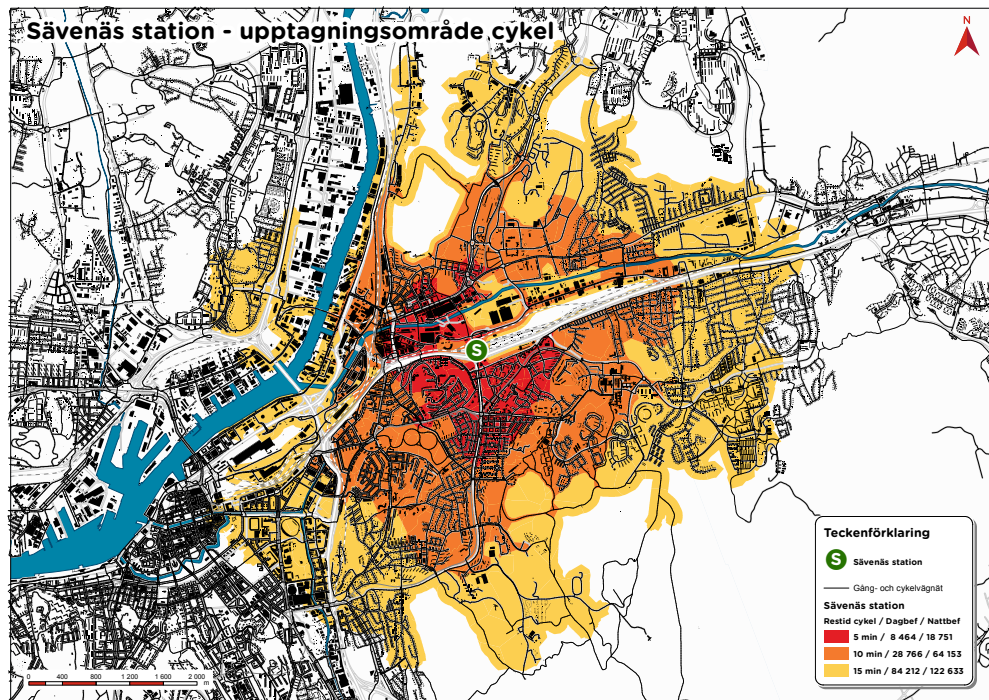
Analys av hur många som når hållplatsen inom en viss tid är en generalisering. Folkmängden är jämnt fördelat inom ett område (enligt tidigare kartor) och beräkningen tar alltså inte hänsyn till enskilda byggnaders placering.

3.2 Bevarat läge

Enligt den fördjupade översiktsplan kommer området kring själva hållplatsen fortsatt att utgöras av industri- och järnvägsändamål. Den omvandlingsprocess som sker i Gamlestaden generellt har inte för avsikt att förtäta just i närområdet kring Sävenäs tåghållplats. Inom ett 10-minutersavstånd servar hållplatsen främst boende i Munkeback. Inom ett 15-minutersavstånd nås områdena runt Artillerigatan och bebyggelsen fram till Gamlestadsvägen. Inom 15 min. når man inte Gamlestads torg och funktionerna där.

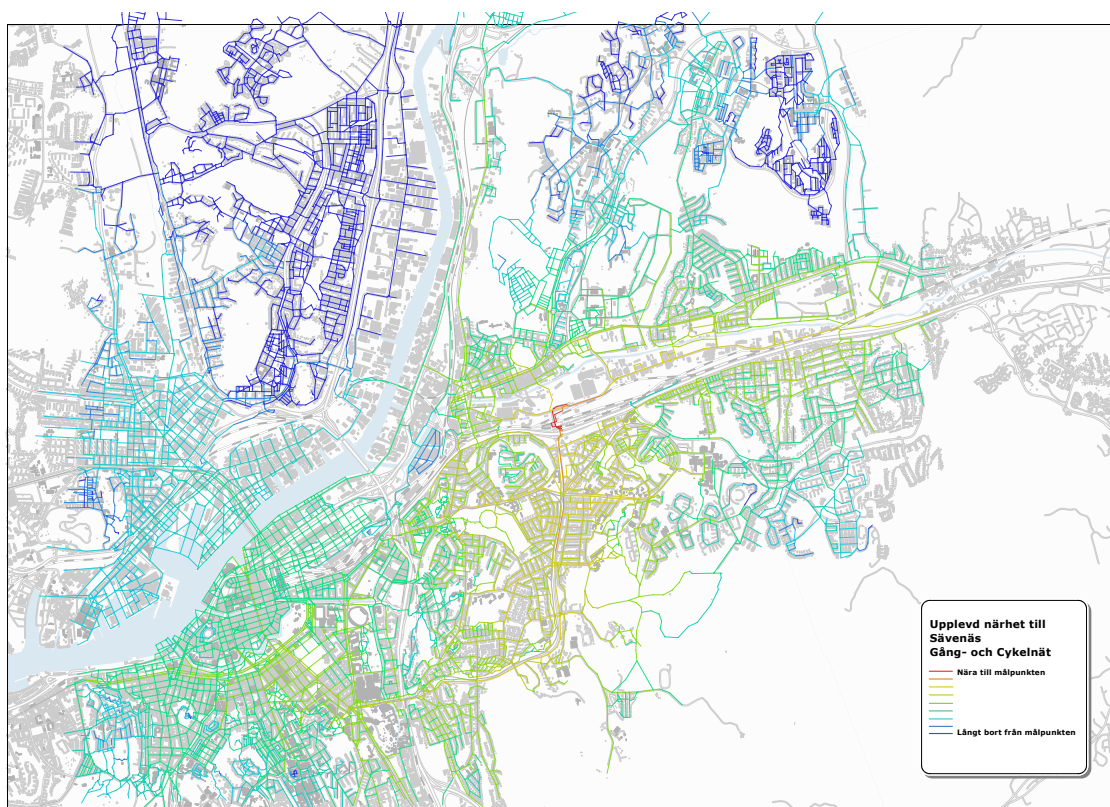
En stor målpunkt i det framtida Gamlestaden är handel och bostadsbebyggelse i och i anslutning till SKF:s gamla lokaler (kv Gösen). Denna kommer att koppla väl an till hållplats Sävenäs tågstation via en kommande anslutning över Sävån i Ryttnästaregats förlängning.





3.2.1 Analys av upplevd närhet

Hur integrerat hållplatserna ligger i infrastrukturen har studerats med hjälp av en Space syntax-analys. Verktöget redovisar den upplevda närheten till en plats, dvs hur "lätt" en plats är att hitta. Den ger en förklaring till varför vissa gator känns naturliga att gå medan andra gator kan upplevas ligga avsides trots att de ligger mitt inne i stan. Sävénäs tåghållplats har få och komplicerade kopplingar med kringligande struktur och kan sägas ligga mycket isolerat i nätet.

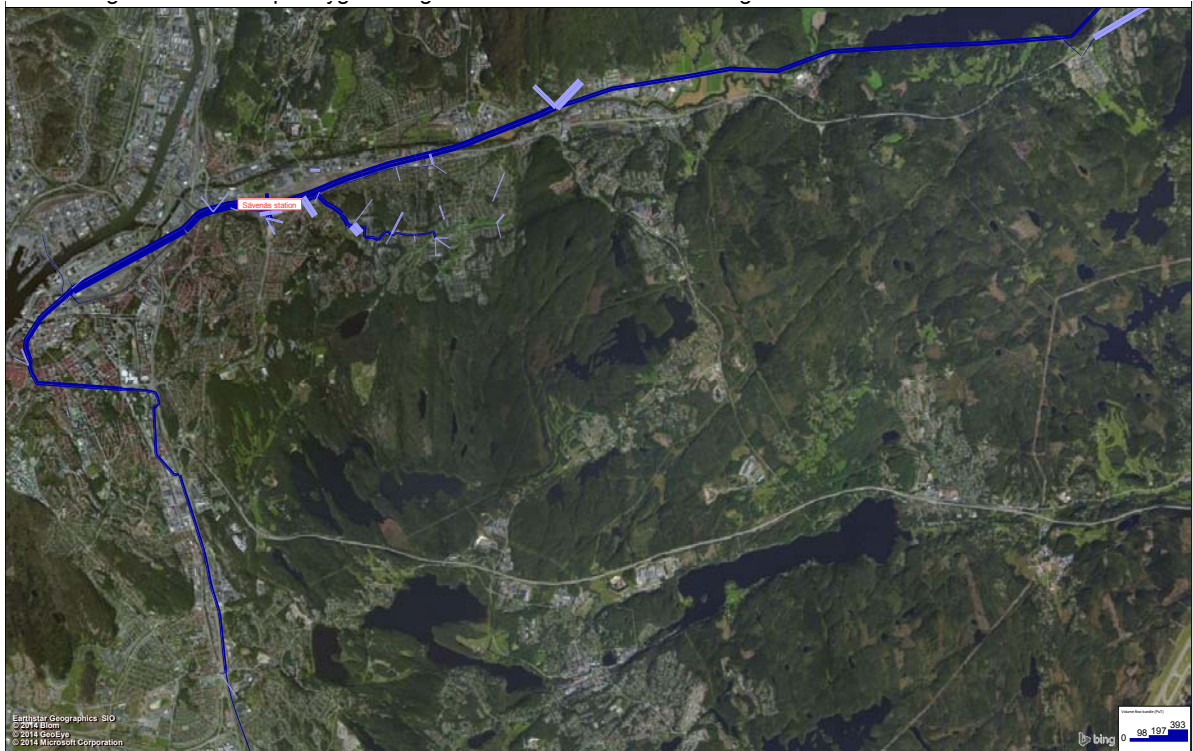


Analys av upplevd närhet till hållplatsen

3.2.2 Analys av resande

Analys i trafiksimuleringsprogrammet VISUM anger ett resande enligt nedan. För trafikmängder har scenario för år 2035 inom kollektivtrafiken använts. Beräkningen anger resor per dygn som antingen börjar eller slutar på Sävsnäs Tåghållplats. Resorna är relativt jämnt fördelade i riktning mot centrum och vidare söderut samt i riktning från Göteborg. Antalet på- och avstigande i ett befintligt läge beräknas till ca 500 stycken, varav drygt hälften har hållplatsen som start- eller slutstation för resan.

Nytt läge	Nuvarande läge		förändring
På	462	187	147%
Av	705	310	127%
Byten	104	231	-55%
Påstigande som första hållplats	414	92	350%
Avstigande som sista hållplats	648	174	272%



Fördelning av antal resor per dygn som trafikerar Sävsnäs tåghållplats

3.3 Utveckling av nuvarande tåghållplats

Den här utredningen utgår från att man inte kommer att förändra verksamheterna i direkt anslutning till hållplatsen. Sävenäs tåghållplats ligger mitt i ett område utpekat för Järnvägsändamål och med E20 som tydlig barriär åt söder. Inget av detta planeras att förändras. Inom 10 minuters promenad nås ett område med ca 5 000 boende eller verksamma. En utveckling av tåghållplatsen sker därmed genom att skapa en smidig koppling till dessa potentiella resenärer.

Den planerade kopplingen över Sävån från Munkebäcksmotet till Artillerigatan kan, om den utformas rätt, bli en viktig förlängning av Munkebäcksgatan upp till Gamlestaden för gång- och cykeltrafik. Gatan kommer att binda ihop Munkebäck och Gamlestaden och en uppgradering av tågstationen bör samordnas med detta. För en vidarutveckling av befintligt läge ska man notera att upptagningsområdet är som störst på södra sidan E20 och det är även på den sidan som bebyggelsen, sett till avståndet, ligger närmast stationen. Relationen försvagas dock av att E20 delar av kopplingen.

En stor målpunkt i det framtida Gamlestaden är handel och bostadsbebyggelse i och i anslutning till SKF:s gamla lokaler (kv Gösen). Denna kommer att koppla väl an till Sävenäs tåghållplats via en anslutningen över Sävån i Ryttmästaregatan förlängning. Den kopplingen bör ytterligare underlättas genom en trappa/hiss som kortar omvägen upp på bron.

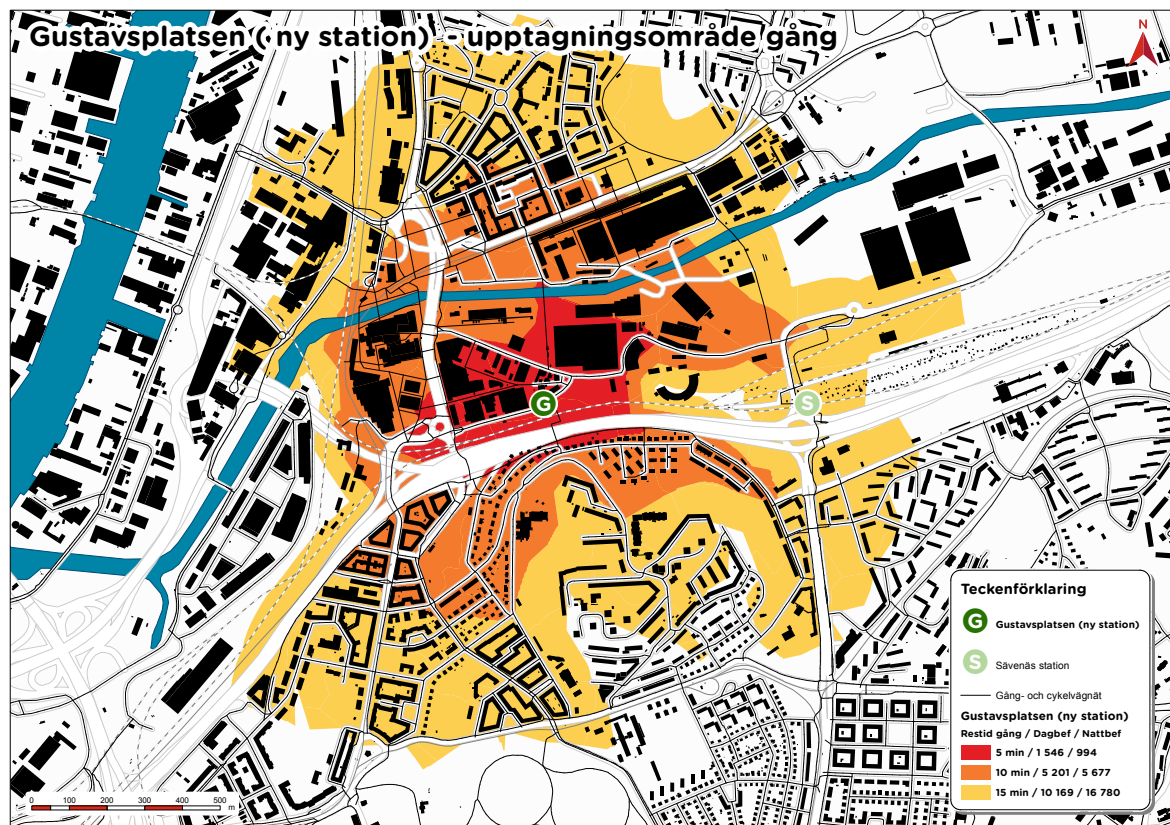


Ryttmästaregatan planerade förlängning och Munkebäcksgatan är en koppling mellan Gamlestaden och Munkebäck

3.4 Flyttad tåghållplats

Enligt den fördjupade översiktsplan kommer området kring Gustavsplatsen att utvecklas mot blandad bebyggelse med en variation av bostäder och verksamheter. Inom ett 5-minutersavstånd nås i huvudsak planerade verksamhetsområden. Inom ett 10-minutersavstånd nås kollektivtrafik vid Gamlestads torg och tågstationen Gamlestaden samt bebyggelse söder om E20. Inom ett 15-minutersavstånd nås en stor del av Gamlestaden och Bagaregården.

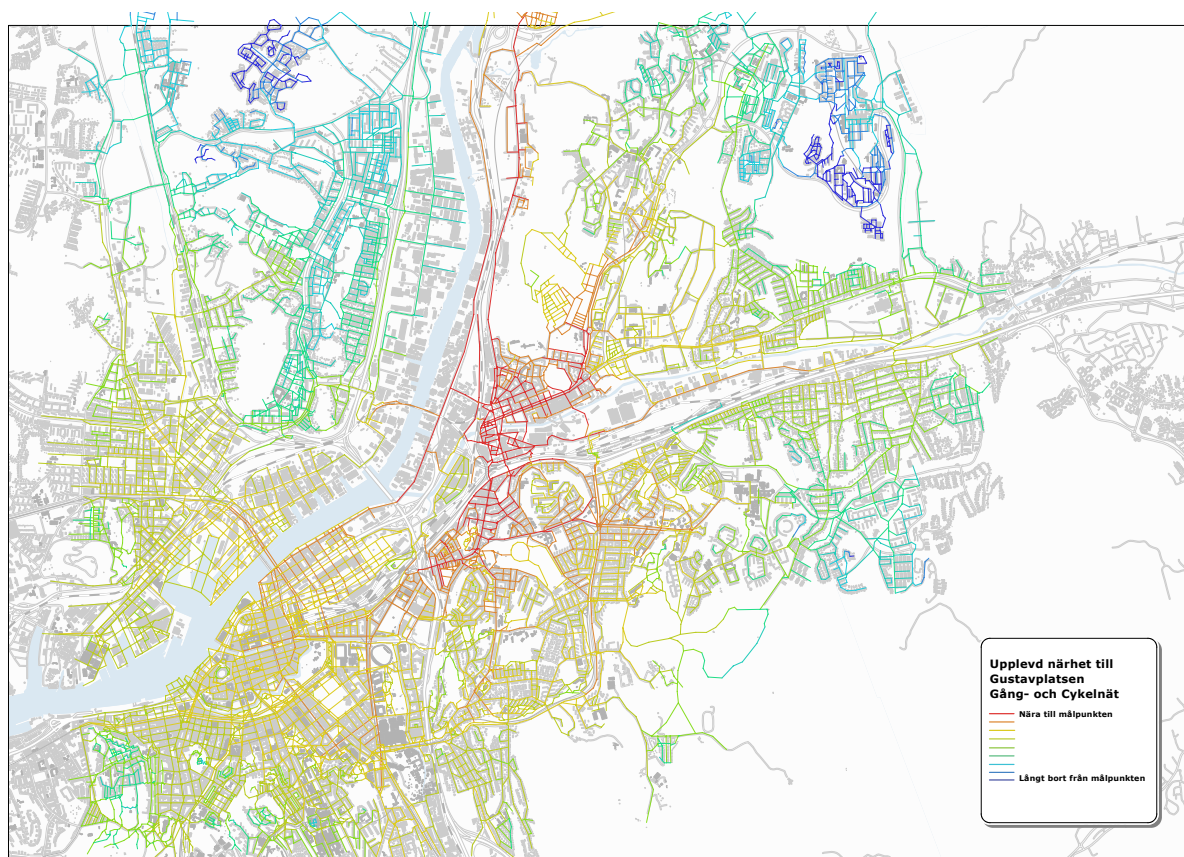
En koppling över Säveån planeras i Hornsgatans förlängning. Anslutningen kommer att bli en viktig länk för kopplingen mellan Artillerigatan och bebyggelsen däromkring och tåghållplatsen.



3.4.1 Analys av upplevd närhet

Hur integrerat hållplatserna ligger i infrastrukturen har studerats med hjälp av en Space syntax-analys. Verktöget redovisar den upplevda närheten till en plats, dvs hur "lätt" en plats är att hitta. Den ger en förklaring till varför vissa gator känns naturliga att gå medan andra gator kan upplevas ligga avsidet trots att de ligger mitt inne i stan.

Gustavsplatsens tåghållplats ligger betydligt bättre inbäddad i gatustrukturen än vad befintligt hållplatsläge gör. Det ger förutsättningar för att hållplatsen upplevs lättillgänglig. Det visar även att den anslutande bron över E20 har stor potential att användas eftersom den binder ihop två finmaskiga nät.

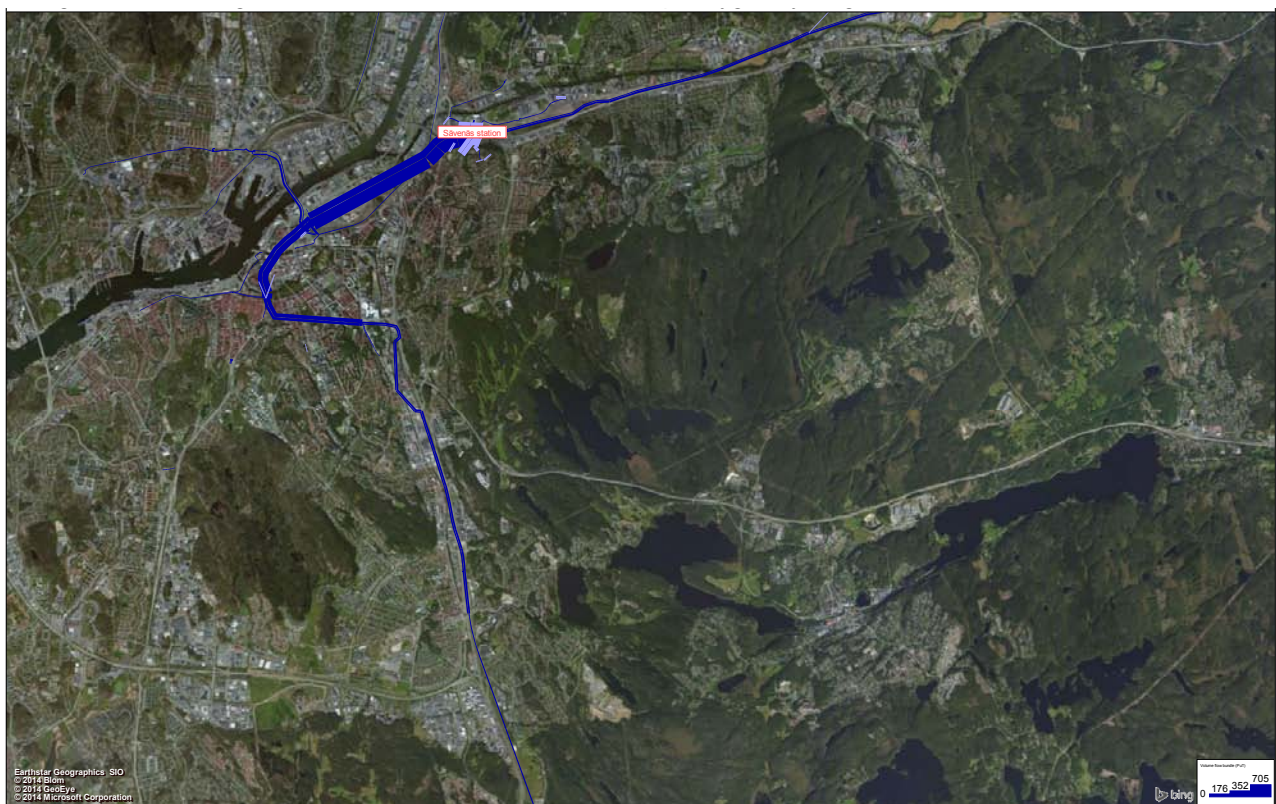


Analys av upplevd närhet till hållplatsen

3.4.2 Analys av resande

Analys i trafiksimuleringsprogrammet VISUM anger ett resande enligt nedan. För trafikmängder har scenario för år 2035 inom kollektivtrafiken använts. Beräkningen anger resor per dygn som antingen börjar eller slutar på Gustavsplatsens Tåghållplats. Merparten av resorna görs i riktning mot centrum och vidare söderut. Hållplatsen är alltså ett alternativ till buss- och spårvagnstrafiken vid Gamlestads torg. Antalet på- och avstigande i ett flyttat läge beräknas till ca 1 200 stycken, varav merparten har hållplatsen start- eller slutstation för resan.

Nytt läge		Nuvarande läge	förändring
På	462	187	147%
Av	705	310	127%
Byten	104	231	-55%
Påstigande som första hållplats	414	92	350%
Avstigande som sista hållplats	648	174	272%



Fördelning av antal resor per dygn som nya nya hållplatsläget

4 KONSEKVENSBEDÖMNING

4.1 Bibehållet läge

För en bibehållen lokalisering vid dagens stationsläge bör det poängteras att upptagningsområdet till stor del omfattar Munkeback. En uppgradering/utveckling av stationsläget handlar därför mycket om att knyta de två sidorna av E20 närmare stationen och närmare varandra. Man har här stor nytta av den planerade förbindelsen i Ryttmästaregatans förlängning som kommer att utgöra en länk mellan Munkeback och Gamlestaden. Kopplingen vid Munkebacksmotet innebär stora nivåskillnader vilket måste ses över (samordnade hissar med stationsläget skulle kunna vara ett alternativ).

Det befintliga stationsläget ligger utanför omvandlings- och förtätningsområdena i Gamlestaden men med Artillerigatan inom promenadavstånd. Funktionerna vid Gamlestads Torg nås dock inte inom 15 min. promenad. Resandeunderlaget ökar alltså med anledning av den ökade folkmängden på andra ställen i Gamlestaden. Eftersom det befintliga stationsläget ligger mitt i ett område avsett för Järnvägsändamål kan kopplingarna till omgivningen förbättras, men en stadsomvandling är inte aktuellt kring själva stationen.

Den planerade kopplingen från Ryttmästaregatans förlängning-Munkebacksgatan kan bli en viktig länk mellan Gamlestaden och Munkeback. Sävenäs tåghållplats hamnar i det läget längs den sträckan. Den nya kopplingen kan öka den upplevda närheten till hållplatsen, speciellt för resenärer söder om E20.

4.2 Flyttad läge

En flytt till området vid Gustavsplatsen placerar hållplatsläget betydligt mer centralt i de delar av Gamlestaden som genomgår en omvandlingsprocess. I direkt anslutning till platsen ligger områden som planeras för blandade verksamhetsområden. Stationen skulle i det här läget kunna utgöra en katalysator för övrig verksamhetsutveckling och spela en aktiv roll i stadsbyggandet på ett sätt som den inte har möjlighet till vid Sävenäs tåghållplats.

Placeringen ligger för långt från Gamlestads torg för att utgöra ett samlat hållplatsläge, men kopplingen däremellan är god. Med 5 min effektiv resa med ex styr- och ställcykel får man som tågresenär tillgång till alla de kollektivtrafiklinjer som trafikerar Gamlestads torg. Namnet på hållplatsläget bör kommunicera att de utgör en enhet (ex Gamlestaden Södra eller liknande).

En flytt av hållplatsläget skulle innebära en fördubbling av antalet resor. Hållplatsen skulle även koppla an tydligare till Gamlestaden och utgöra en del i det omvandlingsarbete som pågår.

4.3 Jämförelse

Sävenäs station	Gustavsplatsen (ny station)
Restid gång / Dagbef / Nattbef	Restid gång / Dagbef / Nattbef
5 min / 403 / 311	5 min / 1 546 / 994
10 min / 2 656 / 2 496	10 min / 5 201 / 5 677
15 min / 8 494 / 11 440	15 min / 10 169 / 16 780

Ett stationsläge vid Gustavsplatsen når dubbelt så många potentiella resenärer inom 5 och 10 minuters promenad än Sävenäs tågstation. För 15 minuters promenad avtar skillnaden något. Upptagningsområdet vid Sävenäs omfattar till stor del området söder om E20 och missar till stor del omvandlings- och förtätningsområdena i Gamlestaden. (Gamlestads torg nås t.ex. inte på 15 min promenad medan Mukebackstorget å sin sida nås på 10 minuter.)

Förändringen i resande i och med en flyttad station redovisas nedan. Den minskade benägenheten till byte kommer av att befintlig gångvägen från motorvägshållplatsen vid Gustavsplatsen till Gustavsplatsens tåghållplats är något längre än vad det idag är mellan motorvägshållplatsen Munkebäcksmotet och Sävenäs tåghållplats. Totalt trafikeras ett befintligt hållplatsläge av ca 500 resenärer per dag och en hållplats flyttad till Gustavsplatsen av ca 1 200 resenärer per dag.

Nytt läge	Nuvarande läge	förändring
På	462	187 147%
Av	705	310 127%
Byten	104	231 -55%
Påstigande som första hållplats	414	92 350%
Avstigande som sista hållplats	648	174 272%

Jämförelse mellan befintligt och flyttat läge



Skillnad i antal resor med och utan flytt av hållplatsläget

4.3.1 Trafiksimuleringen i siffror

Restidskomponent	Total restid i befintligt läge (resenärestimmar)	Total restid i nytt läge (resenärestimmar)	Skillnader	
			Med-Utan	[%]
Genomsnittligt antal förbindelser per resrelation	222	222	0	-0,08%
Total oviktad restid	420759	420704	-55	-0,01%
Total åktid	255485	255449	-36	-0,01%
Total bytestid	18593	18575	-18	-0,10%
Total gångtid vid byte	36307	36333	26	0,07%
Total gångtid till första hållplats	54939	54927	-11	-0,02%
Total gångtid från sista hållplats	55436	55421	-15	-0,03%
Total viktad restid	644465	644539	74	0,01%
Total ressträcka	10139435	10162079	22644	0,22%
Totalt antal byten	668515	668072	-443	-0,07%
Antal resor i modellen	1341996	1341553	-443	-0,03%