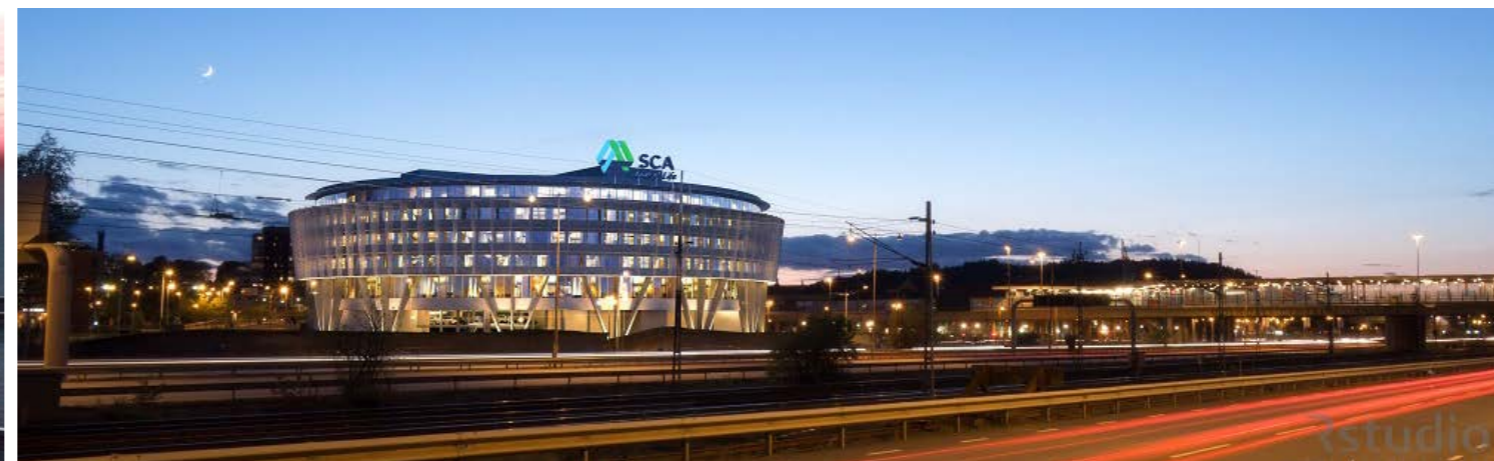


september 2015

KNUTPUNKT MÖLNDA

STATION FÖR SÖDRA GÖTEBORGSREGIONEN



INNEHÅLL

Inledning

Arbetsprogram och process

Workshop

Bakgrund

- Knutpunkt Mölndals läge och samverkan

- Utvecklingspotentialen i områden

Analys

- Utvecklingen av stationen

- Översiktlig konsekvensbeskrivning

- Argumentation

Förslag

- Gestaltungsförslag stationen

Beställare

Mölndals stad,

genom Kenneth Fondén

Konsult

SWECO TransportSystem

genom Peter Blomquist

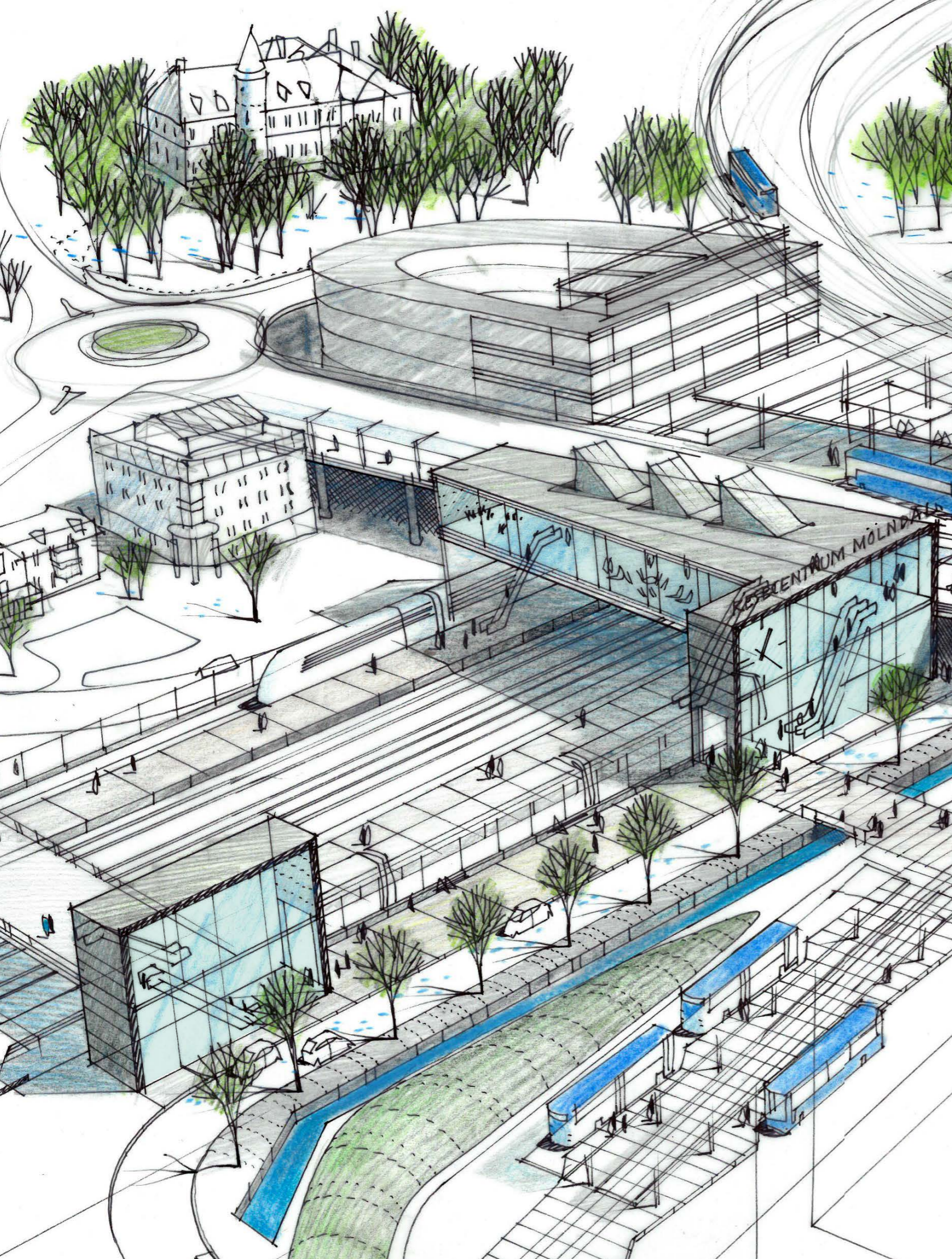
Lars Hansson

SWECO Architects

genom PeGe Hillinge

Ulf Ranhagen

Margareta Diedrichs



MÖLNDAL STATION KNUTPUNKT I DET VÄSTSVENSKA JÄRNVÄGSSYSTEMET

Tänk att just vi är med om att skriva svensk järnvägshistoria. Inte sedan stambanorna byggdes ut på 1800-talet har en så radikal utveckling av det svenska järnvägsnätet skett som den vi nu står inför. Utveckling av de gamla stambanorna har nått vägs ände. Endast marginella förbättringar kan göras. Därför skall ett system av höghastighetsbanor nu till för att ta nästa stora steg i järnvägens utveckling. Ökad spårkapacitet skall medge fler tåg i trafik. Högre hastighet skall bidra till en mer inkluderande nation.

Över tre decennier har gått sedan idén föddes att bygga en ny järnväg mellan Göteborg och Stockholm via Jönköping. Den klara tanken var att det mest tätbefolkade stråket genom landet saknar en sammanbindande järnväg. Det startade med en bana för snabbtåg som binder samman de mellanliggande regionerna, men har på senare tid tagit formen av en höghastighetsbana för kortast möjliga restid mellan Göteborg och Stockholm. Det är viktigt att hålla fast vid båda synsätten. Västra Stambanan är idag inte tillförlitlig som enda förbindelse mellan landets två största städer. Samtidigt behöver städerna utmed stråket söder om Vättern få ta del av en större gemenskap.

Just nu utreder Trafikverket utbyggnadsetappen Almedal - Mönlycke som en del av den nya höghastighetsbanan. Huvudfrågan är hurvida banan skall dras kortast möjliga väg eller tillåtas ta en mindre omväg via Mölndal C. Nyttan av att nå knutpunkt Mölndal skall uppväga eventuell tidsförlust för resenärer till Göteborg C. En analys visar att tidsförlusten för resenärer till Göteborg C är i det närmaste obefintlig i jämförelse med tidsvinsten för resenärer till Mölndal C om bytesresan kan undvikas. Den sammantagna restiden för alla resenärer minskar om man drar banan via Mölndal C.

Analysen visar också att Mölndal C är den station som är lättast att nå för befolkningen i södra göteborgsområdet. Den västsvenska arbetsmarknaden skulle få ett väsentlig tillskott utan negativa konsekvenser för något annat intresse. Också kommuner söderut utmed Västkustbanan blir vinnare med bättre koppling mot Landvetter flygplats och Borås.

I Mölndals stadskärna finns en stor utvecklingspotential för bostäder och verksamheter i stationens omedelbara närhet. Centrum utvecklas med en blandning av handel och bostäder. I Forsåker (tidigare Papyrus) öster om järnvägen skall en helt ny stadsdel för 15 000 boende och sysselsatta byggas inom gångavstånd till stationen. Kommunen utreder tillsammans med regionen utveckling av transportsystemet för att ytterligare förbättra tillgängligheten till stationen.

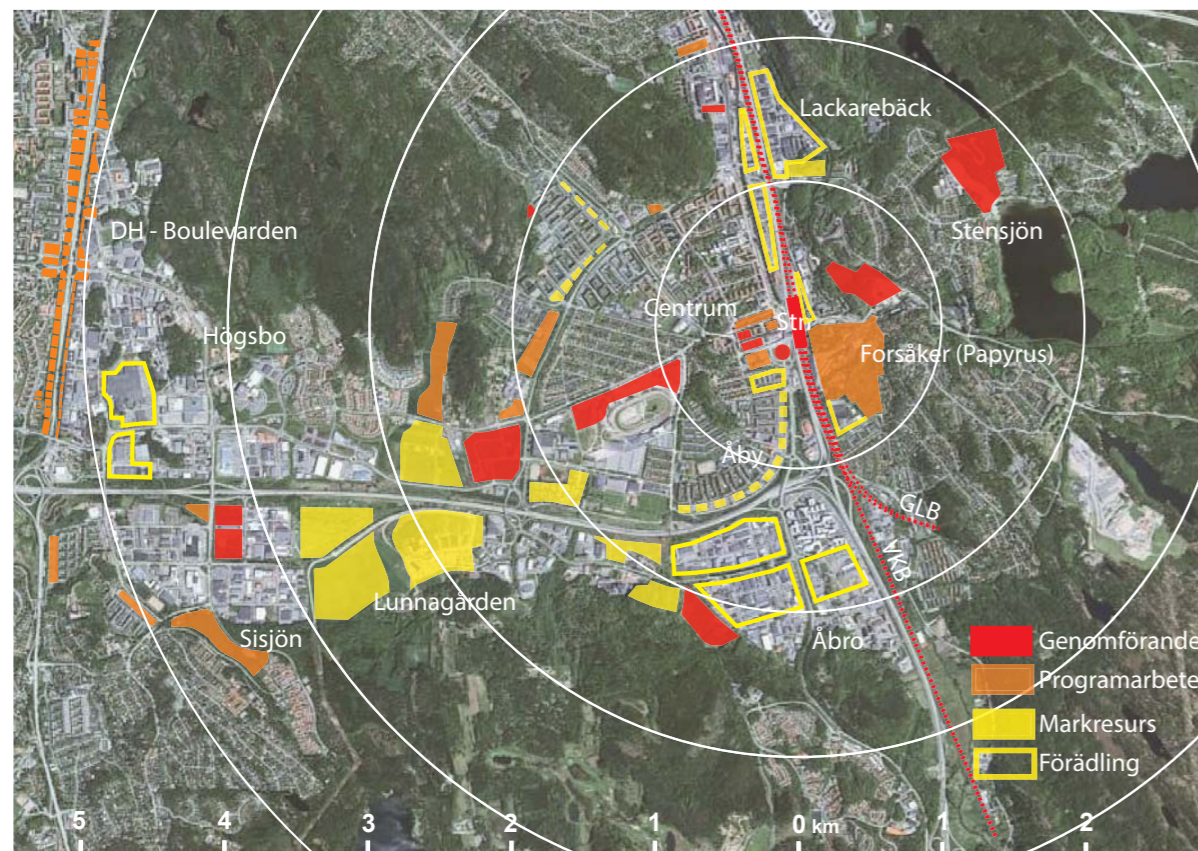
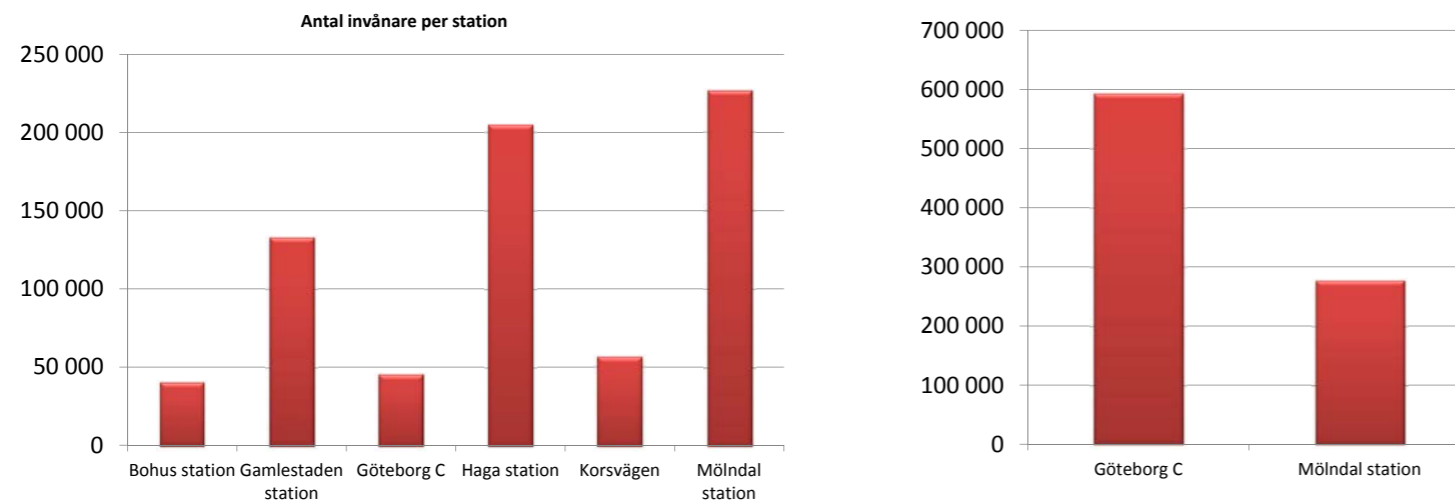
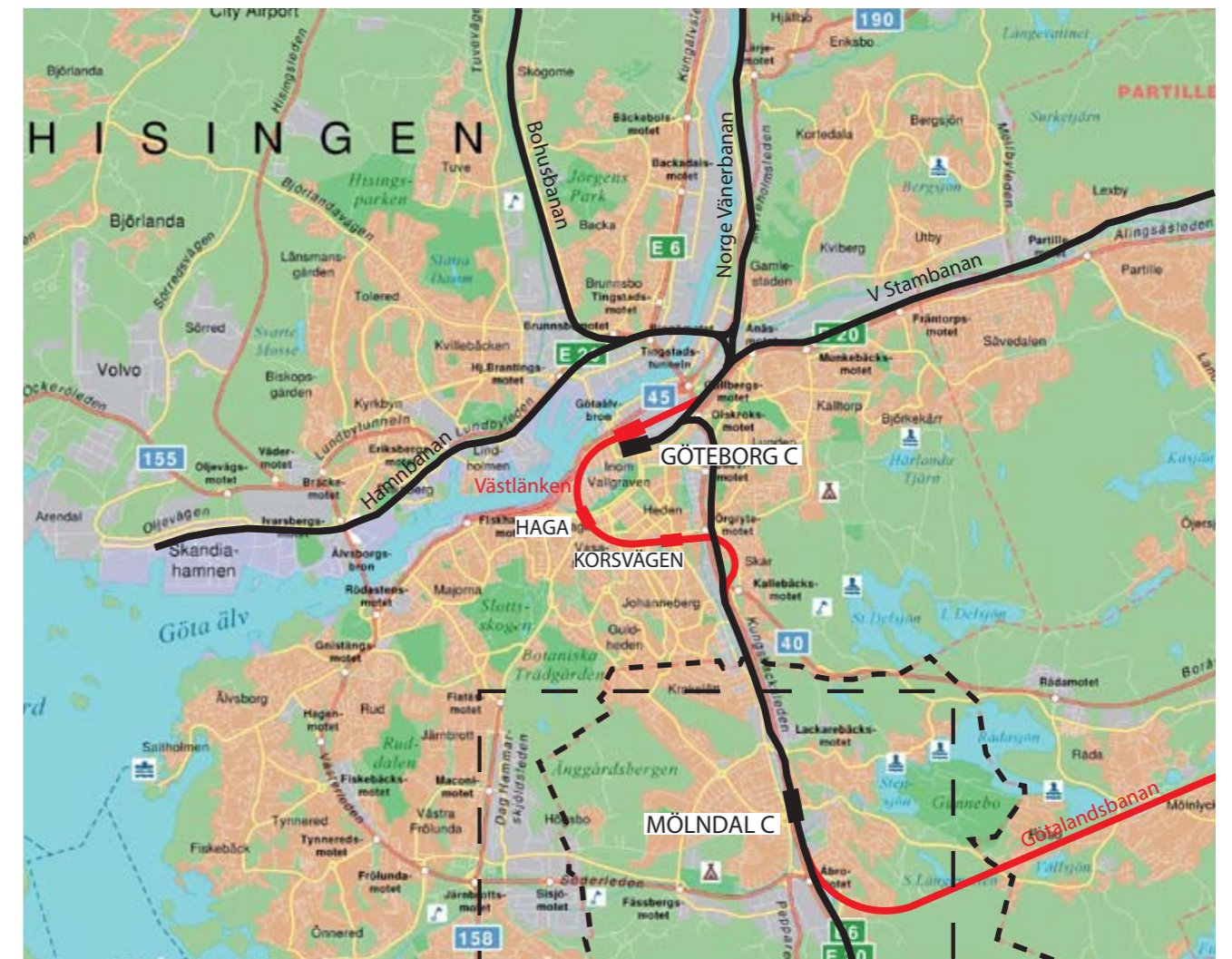
Denna folder presenterar Knutpunkt Mölndal. Här beskrivs dess läge i göteborgsregionen med utvecklingsområden. Här beskrivs också utvecklingspotentialen i dess omedelbara närhet och möjligheterna att utveckla en väl fungerande intermodal knutpunkt i det väst-svenska persontransportsystemet.

Skisserna i denna rapport visar en idé om komplettering av befintlig knutpunkt för järnvägsstation och övrig kollektivtrafik samt närområdets utvecklingspotential. Studierna visar att en attraktiv station som stödjer utveckling av både Götalandsbanan och Västkustbanan ryms och att den kan få en bra koppling till övrig kollektivtrafik och Mölndals framtida stadskärna. Det är just en skiss, vilket innebär att andra utformningar är möjliga. Slutlig utformning tas fram i dialog med berörda intressenter.

MÖLNDAL I GÖTEBORGSREGIONEN

Stadsområdet Göteborg-Mölndal-Partille är ett samlat tätortsområde med en befolkning på närmare 600 000 invånare som beräknas att öka till ca 800.000 invånare år 2035. Idag är det ca 50 000 boende i Mölndal, ca 500 000 bor i Göteborg och ca 30 000 bor inom den tätortsdelen som tillhör Partille kommun. Om man istället jämför avståndet till närmaste station blir bilden annorlunda. Exemplet visar dom som önskar resa österut mot Lanvetter flygplats eller vidare österut. Mölndal station är då närmast för mer än 200 000 invånare, inräknat också Kungälv och Varberg som får kortast möjliga bytesresa.

Jämförs enbart med Göteborg C är det ca 300 000 invånare som har Mölndal C som närmaste station - hälften så många som Göteborg C. Då är också invånare i angränsande kommuner inräknade - Kungälv, Lerum och Alingsås till Göteborg C samt Kungälv och Varberg till Mölndal C. Detta illustrerar situationen för dom som önskar resa med ett interregionaltåg som inte angör Västlänkens stationer. Analysen gäller fågelvägsavstånd till station. Om analysen istället skulle gälla verkliga restider fram till station skulle sannolikt fler ha närmast till Mölndal C.



I södra göteborgsområdet pågår en intensiv utveckling med omdaning och förtätning av befintliga verksamhetsområdet och utbyggnad av nya stadsdelar.

I väster pågår programarbete för utveckling av Dag Hammarskjöldsleden till en boulevard kringgärdad av nya kvarter för 20 000 lägenheter, handel och verksamheter. I Frölunda planeras för ett tillskott av 10 000 lägenheter.

I Fässbergsdalen pågår en omdaning av Sisjöområdet för ytterligare handel och verksamheter med inslag av bostäder. På Mölndalssidan förbereds för exploatering av Lunnagården för bostäder och verksamhetslokaler. Redan planlagda områden fylls successivt på med bostäder och verksamheter. I centrala Mölndal pågår en utveckling av centrum. Där planeras också för utveckling

av en helt ny stadsdel i Forsåker med plats för 8 000 boende och 7 000 verksamma.

För hela denna del av göteborgsområdet med Mölndal C som närmaste station finns potential för ett tillskott på upp emot hundratusen boende och verksamma.

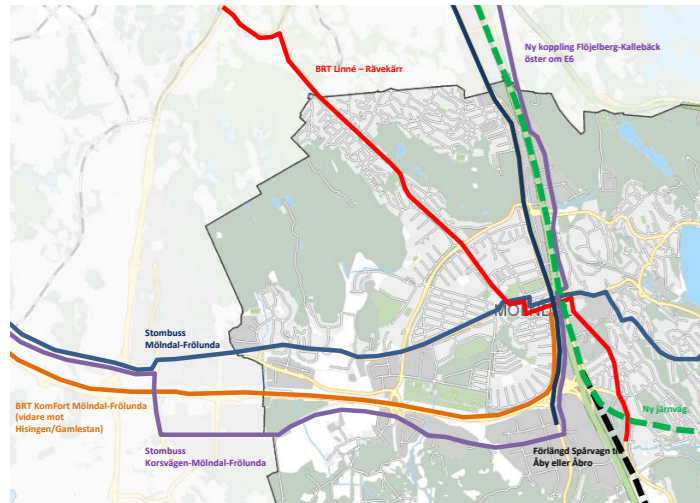
Området ligger inom cykelavstånd till stationen.

För närvarande utreds möjligheterna att utveckla kollektivtrafiken från väster genom Fässbergsdalen till Mölndals centrum och knutpunkten. Detta kan bli i form av BRT (Bus Rapid Transit) eller spåväg.

Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Göteborgs stad, Mölndals stad och Partille kommun arbetar tillsammans för att ta fram en gemensam målbild för stadstrafikens stomnät – det kollektivtrafiknät som idag består av

MÖLNDALS STADSKÄRNA

spårvagns- och stombusslinjer, expressbussar och pendeltåg. Arbetet startade runt 2014 och runt årsskiftet 2015/16 ska en remissversion med ett huvudscenario för utvecklingen av stornätet presenteras. Huvudscenariot är därmed inte klart ännu, men bland de åtgärder som diskuterats med direkt koppling till Mölndals station finns kopplingen Mölndal-Frölunda, utvecklad busstrafik i Toltorpsdalen och in i Forsåker, samt förlängd spårväg till Åbromotet alternativt över Åbromotet.



Framtida möjliga kollektivtrafikstråk, med anknötning till Mölndals station. Ytterligare några lokala linjer kommer att mata till stationen.

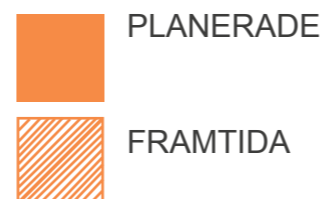
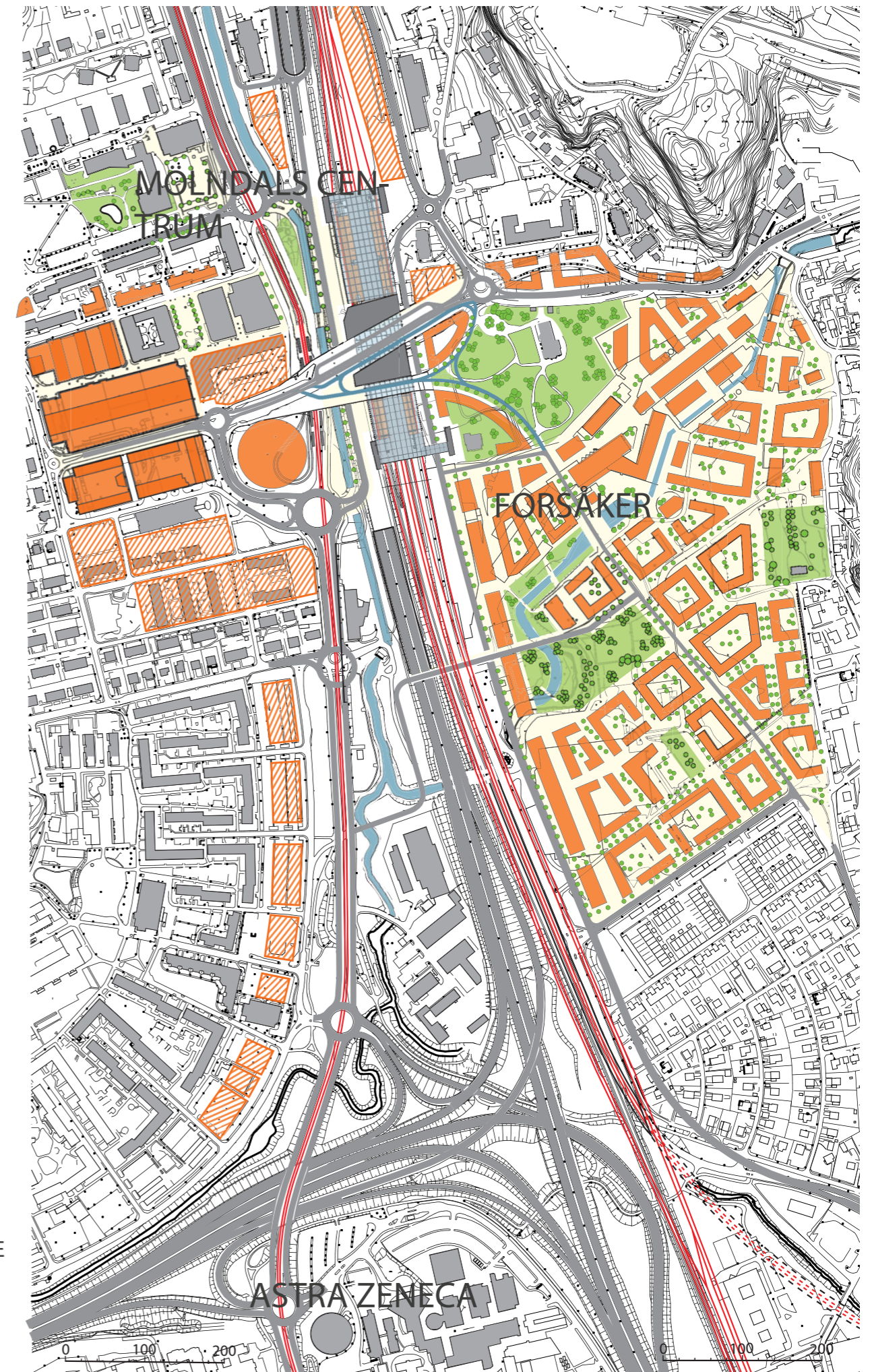
Mölndals stadskärna står inför en stor förändring. Dels har en omdaning av innerstaden inletts. Dels pågår planeringen för utveckling av den nya stadsdelen Forsåker (f d Papyrus) invid Kvarnbyn - Mölndals vagga.

I Mölndals centrum pågår ombyggnader för ytterligare handelsytor och fler bostäder. Sammantaget innebär det ett betydande tillskott på handel och bostäder. I innerstaden byggs just nu också ett nytt kontorshus för 1 000 anställda.

Forsåker blir en stadsdel för ca 8 000 boende och 7 000 sysselsatta. Hela Forsåker hamnar inom gångavstånd till knutpunkten. Planeringen tar hänsyn till utrymmesbehovet för en fullt utbyggd station. Områdets gatu- och kvartersstruktur blir sådan att knutpunkten hamnar i fokus.

Utöver de områden och kvarter i centrum som nu är aktuella att omdanas finns ytterligare potential för framtida utveckling. Exempelvis finns stora parkeringsytor i Åbyområdet som kan utnyttjas för nya byggrätter. Området mellan Ga Kungsbackavägen och E6 där kommunens förråd idag finns kan mycket väl bli föremål för annan användning som bättre drar fördel av det stationsnära läget. Norr om knutpunkten utmed Åvägen och Stationsvägen finns parkeringsytor och mark som tidigare använts för järnvägsändamål som kan utvecklas i direkt anslutning till stationen.

Sammantaget finns inom gångavstånd till knutpunkten möjlighet att tillskapa nya byggrätter för mer än 20.000 boende och verksamma.



PLAN ÖVER MÖLNDAL C - ÅBROMOTET

KNUTPUNKT MÖLNDAL - VISIONEN

Ambitionen är att tillvarata Mölndals stations fördelaktiga läge i göteborgsregionen genom att utveckla denna till en betydelsefull knutpunkt i det västsvenska transportsystemet till gagn för såväl stadens utveckling som ambitionen att öka tillgängligheten inom den flerkärniga regionstrukturen och dess omvärld. En dragning av den nya Boråsbanan (Götalandsbanan) via Mölndal C ger bästa möjliga förutsättningar för en sådan utveckling.

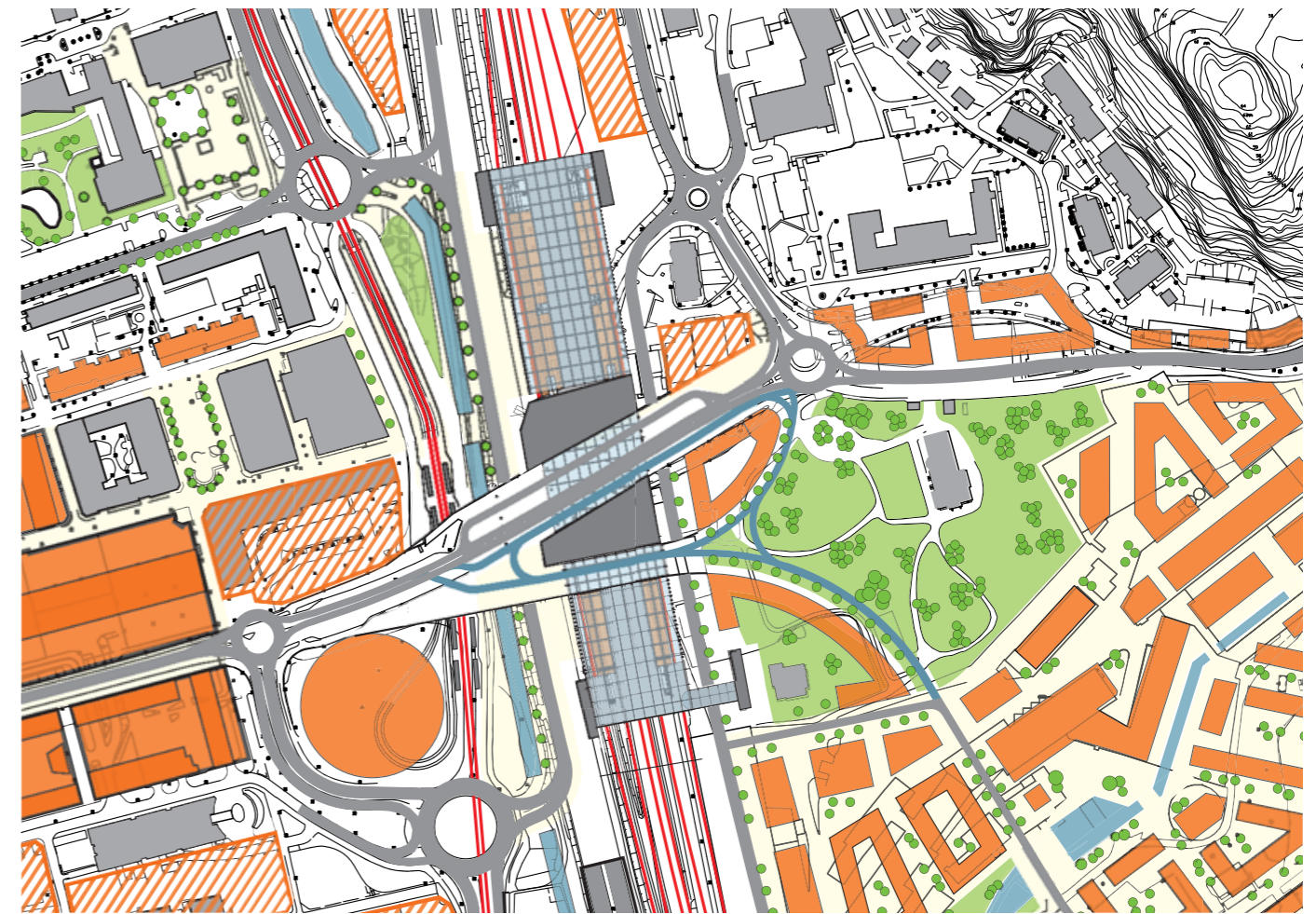
Goda möjligheter föreligger att utveckla stationen till en väl fungerande knutpunkt i kollektivtrafiksystemet samtidigt som den bidrar till att överbygga barriären och förenande stadens båda sidor.

Kommunens planer innefattar markreservat för utveckling av dagens station på Västkustbanan till att också härbärgera Götalandsbanan med dess olika tågssystem. En station med fyra plattformsspår och två förbigångsspår tillgodoser kapacitetsbehovet. Två perronger för "riktningsdrift" gäller. Centralt placerade förbigångsspår kan byggas in för att reducera störningarna. Taket på inbyggnaden kan utnyttjas för väntutrymmen med service till resenärerna. Spår för vändande pendeltåg kan ordnas söder om stationen.

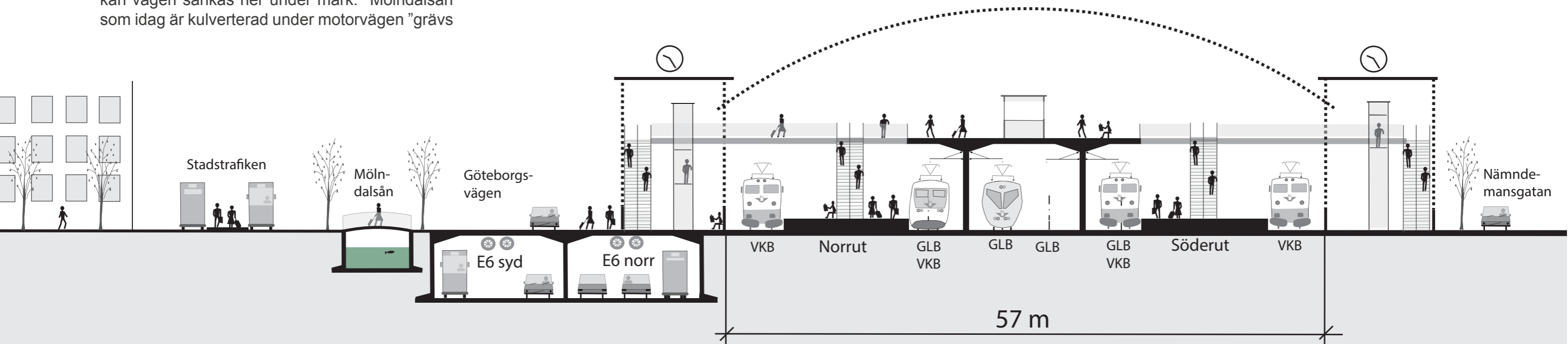
Motorväg E6 som löper parallellt med järnvägen utgör en barriär och en påtaglig störning, som begränsar möjligheten att utveckla Mölndals centrum. För att komma till rätta med denna situation och förbättra tillgängligheten till stationen kan vägen sänkas ner under mark. Mölndalsån som idag är kulverterad under motorvägen "grävs

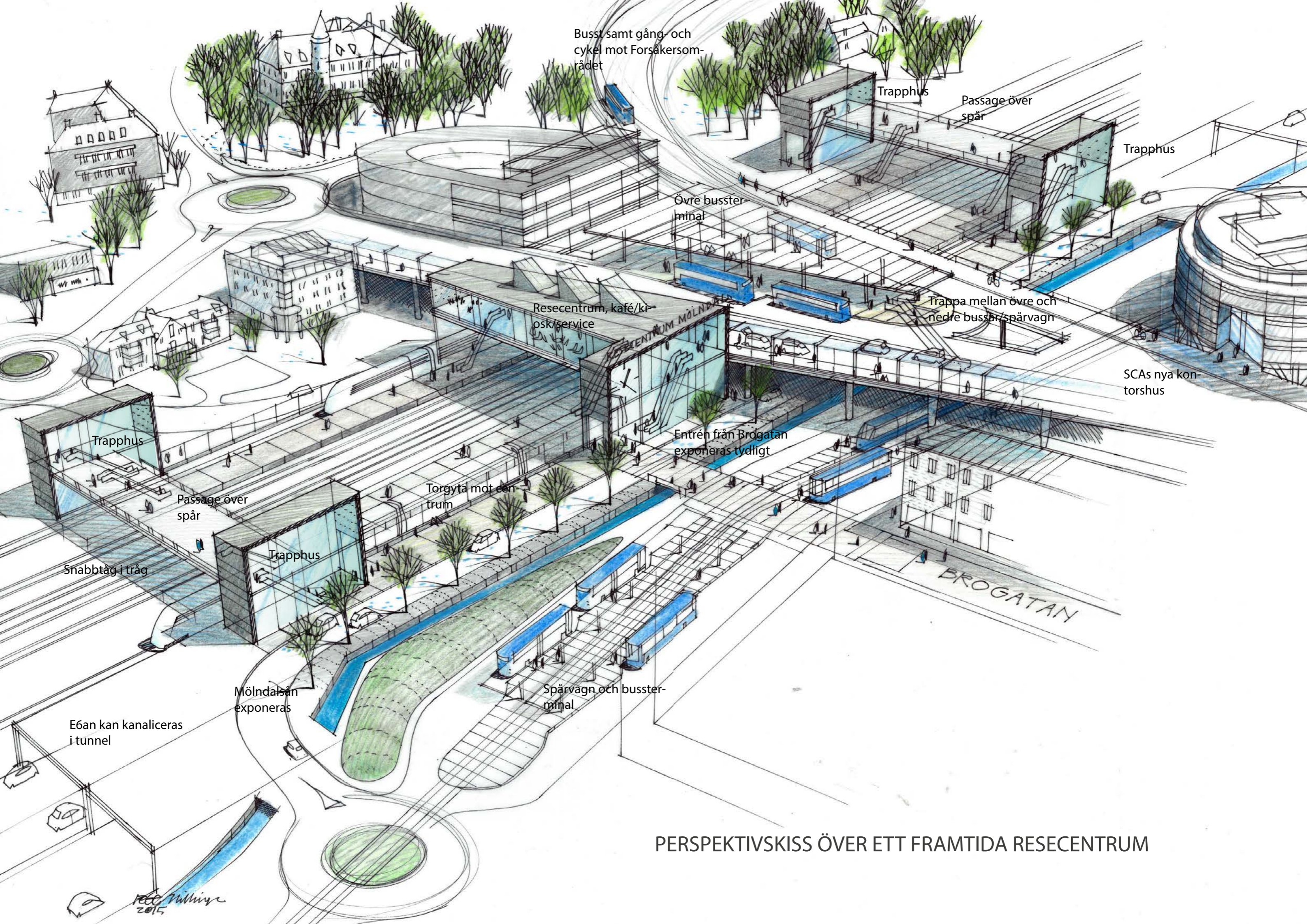
fram" och blir ett värdefullt inslag i miljön framför stationen. Tillgängligheten till stationen förbättras då Göteborgsvägen kan anpassas och fungera för angoring till stationen.

Mölndals Bro fungerar så som i dag som stationens huvudentré. Bron kompletteras på södra sidan med en ny bro som dels bidrar till att koppla den nya stadsdelen Forsåker (f d Papyrus) till knutpunkten och centrum, dels möjliggör utveckling av en väl fungerande bussterminal för smidiga byten och direkt access till tågen. Stadstrafikens hållplatser flyttas till nytt läge söder om Brogatan för bättre koppling till bussar och tåg.



Varken sänkning av E6 eller komplettering av Mölndalsbro är villkor för utbyggnaden av en fungerande station. Dock är dessa åtgärder av stor betydelse för förverkligande av stadens ambition att utveckla en god stadsmiljö. Skissad länk söder om den befintliga knutpunkt med anslutning av Forsåker via Villa Korndals parkträdgård ingår inte i pågående planering, men ger en förbättrad koppling av stadsdelen.





Busst samt gång- och cykel mot Forsäkersområdet

Trapphus

Passage över spår

Trapphus

Övre bussterminal

Resecentrum, kafé/kiosk/service

Trappa mellan övre och nedre bussar/spårvagn

SCAs nya kontorshus

Trapphus

Entrén från Brogatan exponeras tydligt

Passage över spår

Torgyta mot centrum

Snabbtåg i tråg

Trapphus

BROGATAN

Mölnåsan exponeras

Spårvagn och bussterminal

E6an kan kanaliceras i tunnel

PERSPEKTIVSKISS ÖVER ETT FRAMTIDA RESECENTRUM

Pelle Nilhage
2015

RESTIDER VIA MÖLNDAL C JÄMFÖRT "RAKA VÄGEN"

I utredning från 2012 redovisar Trafikverket gångtidsberäkningar för alternativa sträckningar av Götalandsbanan mellan Almedal och Mölnlycke - "Raka vägen" eller via Mölndal. För beräkningarna användes analysprogrammet RailSys, vilket är Trafikverkets datorprogram för simulering av järnvägstrafik. Dessa beräknade körtider tas här som utgångspunkt för att bedöma restiderna i olika relationer. Dock med den skillnaden att en station i Almedal numer inte ingår, vilket bland annat innebär att för resor till/från Mölndal i alternativ Raka vägen sker bytet istället vid Korsvägen med cirka 4 min längre restid jämfört med byte vid Almedal.

Utredningen visar också att restidsförlängningen via Mölndal C (utan stopp) blir knappt en halv minut längre jämfört "Raka vägen". En så liten skillnad i restid behöver, enligt utredningen, inte innebära någon skillnad för tidtabellen. För resor med regionaltåg och interregionaltåg som stannar i Mölndal blir restidsförlängningen 3 – 4 min.

Restiden mellan Korsvägen och Göteborgs Central via Västlänken med uppehåll vid Hagakyrkan är 8 min. Det innebär att restiden med Interregionaltåg mellan Borås C och Göteborg C kommer att bli 38 minuter via Mölndal C jämfört med 35 minuter i alternativ "Raka vägen".

I vidstående figurer illustreras restiderna med Interregionaltåg mellan Landvetter flygplats och Korsvägen respektive mellan Landvetter flygplats och Mölndal C.

Restiden mellan Landvetter flygplats och Mölndal blir 14 minuter längre om Götalandsbanan inte dras via Mölndal. Det förutsätter att bytet vid Korsvägen kan ske vid samma plattform. Bytes-tiden är bedömd till 5 minuter. Om Korsvägen byggs ut med fyra spår och två plattformar kommer troligtvis bytet att ta längre tid eftersom nord- och sydgående tåg då går från olika plattformar.

Sammanfattningsvis kan sägas att jämfört med de restider som redovisades i förstudien från år 2004 visar 2012 års utredning att restidsförlängningen blir mindre för resor direkt till Göteborg via Mölndal. Med höghastighetståg behöver det inte bli någon märkbar restidsförlängning alls. Däremot blir resorna till Mölndal C i alternativ "Raka vägen" cirka 4 min längre eftersom bytet sker vid Korsvägen istället för vid Almedal. Båda dessa faktorer verkar till fördel för en sträckning via Mölndal (alt M1½).

Det innebär att de totala restidsvinsterna, som redan i förstudien var till fördel för Mölndal, blir ännu tydligare enligt senare studier.

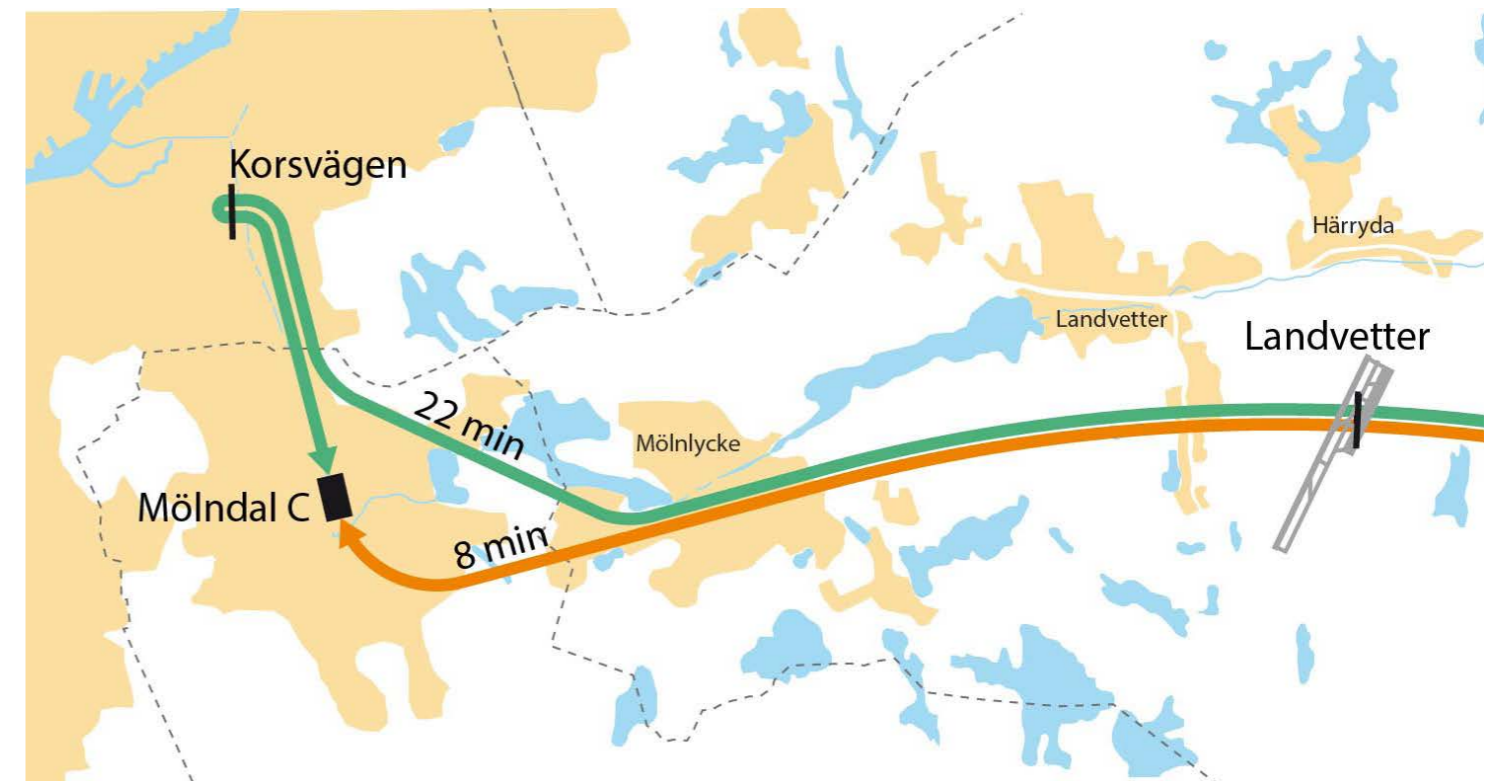
Exempel på restider i olika relationer

Exempel på restider i olika relationer		Via Mölndal C alternativ M1½	"Raka vägen" alternativ R2b
Regionaltåg	Landvetter – Korsvägen	19 min	15 min
	Landvetter – Mölndal	12 min	25 min
Interregionaltåg	Landvetter – Korsvägen (utan stopp i Mölnlycke)	15 min	12 min
	Landvetter – Mölndal	8 min	22 min
	Borås – Korsvägen	30 min	27 min
Höghastighetståg	Borås – Mölndal	24 min	37 min
	Borås – Göteborg	22 min	22 min
	Borås – Mölndal (via Gbg C)	44 min	44 min

Restid med interregionaltåg från Landvetter flygplats till Korsvägen enligt "Raka vägen" jämfört via Mölndal C



Restider med interregionaltåg från Landvetter flygplats till Mölndal C som direktresa jämfört med bytesresa



RESTIDER FRÅN BORÅS C

Denna analys beskriver skillnader i restid till och från göteborgsregionen om banan dras via Mölndal C jämfört "Raka vägen".

Exempelvis:

Hur stor del av göteborgsregionen når man från Borås inom en restid på 45 minuter?

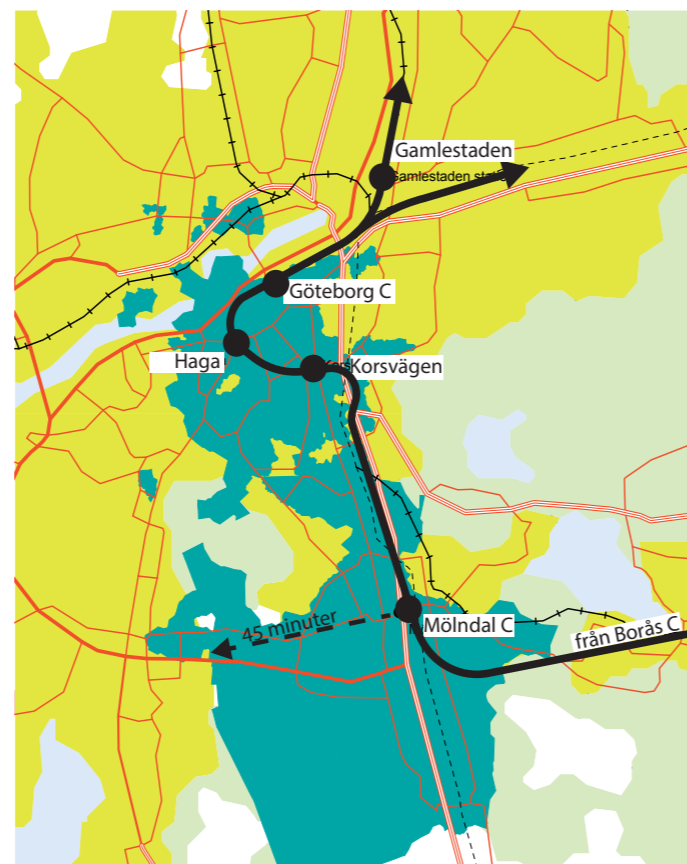
Svaret på frågan är en bra illustration hur en spårdragning via Mölndal C ökar tillgängligheten till göteborgsregionen. Bilderna visar hur långt man når inom en total restid på 45 min från Borås Central. Restiden innefattar resa med tåg, byte till buss eller spårvagn samt en gånglänk ut i området. I Borås är ingen anslutningsresa medtagen, men tidsgränsen 45 min är satt så att den tillåter en anslutningsresa på 15 min utan att den totala restiden överstiger en timma.

Med en spårdragning via Mölndal C ökar området som nås inom 45 min väsentligt. Bland annat omfattas hela Mölndalsåns dalgång, hela södra delen av Mölndals tätort och större delen av Fässbergsdalen där en omfattande utveckling för bostäder och verksamheter pågår.

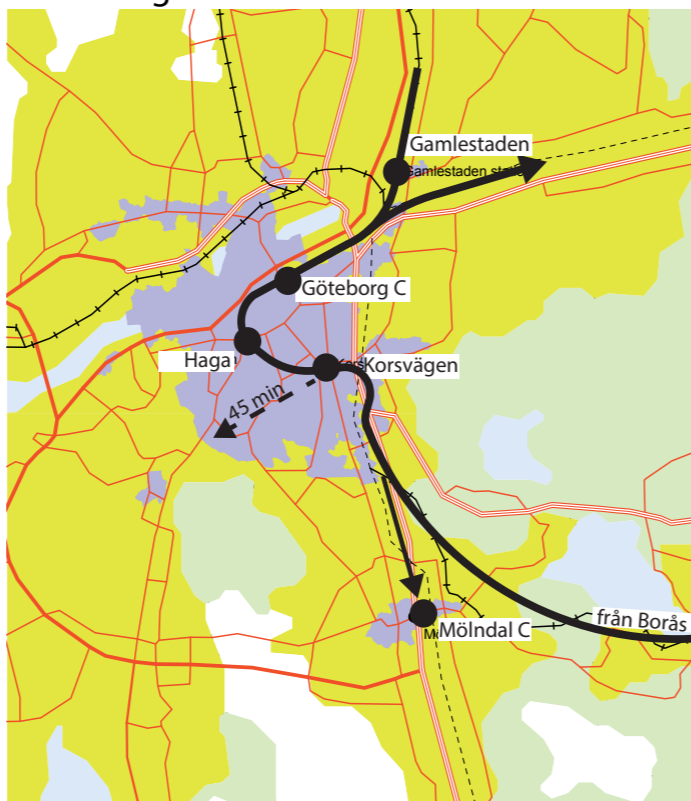
Det innebär en stor fördel för såväl Mölndal som Borås, samt övriga orter inom pendlingsavstånd. Arbetsmarknaden i Mölndal och södra Göteborg blir tillgänglig i avsevärt högre grad för invånarna i Borås, Bollebygd, Härryda och även Ulricehamn. På motsvarande sätt får arbetsmarknaden i Härryda, Bollebygd, Borås och Ulricehamn ökad tillgång till den befolkning som bor i Mölndal och södra Göteborg. Även i relationer som Kungsbacka - Varberg - Landvetter flygplats blir restiderna klart lägre med Götalandsbanan via Mölndal C, vilket möjliggör daglig pendling till den stora arbetsmarknad som området kring flygplatsen kommer att innebära.

Tillgängliga delar av göteborgsområdet inom 45 minuters restid från Borås C

Via Mölndals centrum



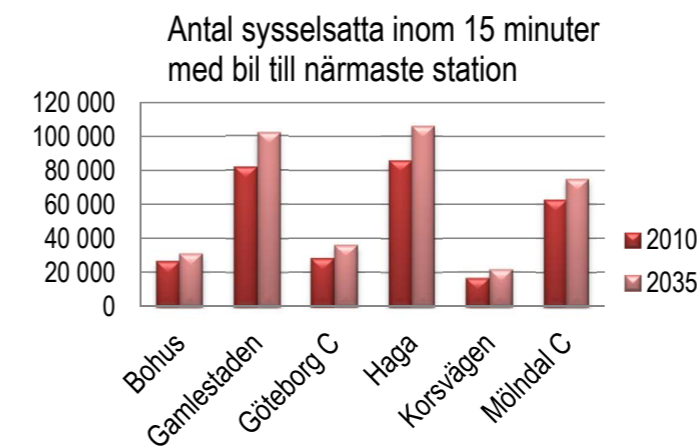
"Raka vägen"



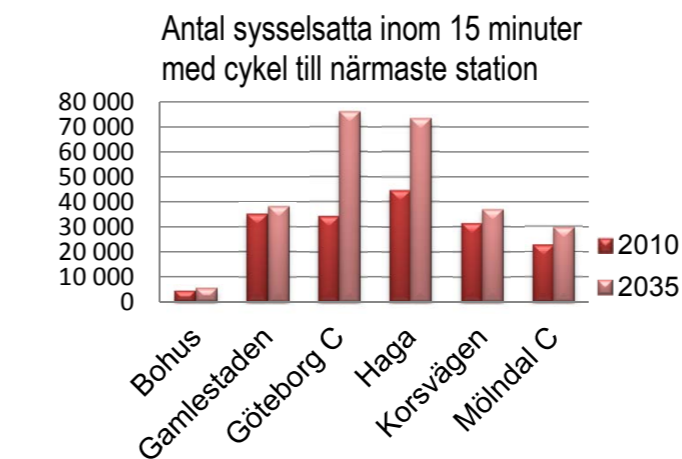
NÄRHET TILL STATIONER

Följande diagram illustrerar hur många boende respektive sysselsatta som har maximalt 15 min med cykel eller bil till närmaste station. Uppgifterna gäller den demografiska situationen år 2010 men också prognostiserad förändring fram till år 2035. Prognosen är hämtad från arbetet med Utbyggnadsstrategi för Göteborg

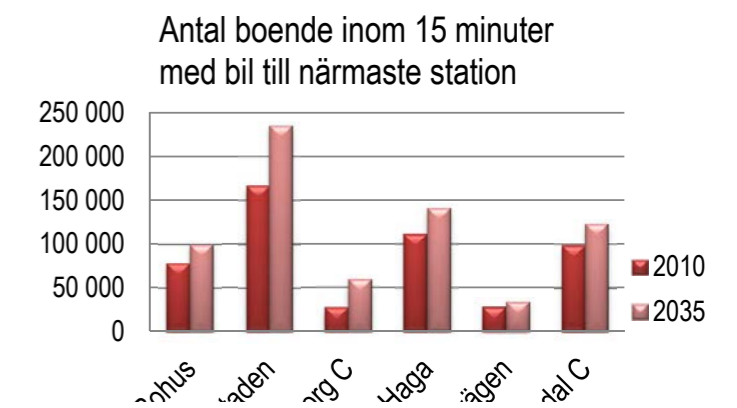
Det första diagrammet visar antalet arbetsplatser som nås inom 15 minuter med bil från närmaste station. Mölndals stations betydelse i jämförelse med övriga stationer är tydlig. Särskilt för resande med nationella och interregionala tåg som inte angör stationerna i Västlänken framstår Mölndal C som en attraktiv station i jämförelse med Göteborg C.



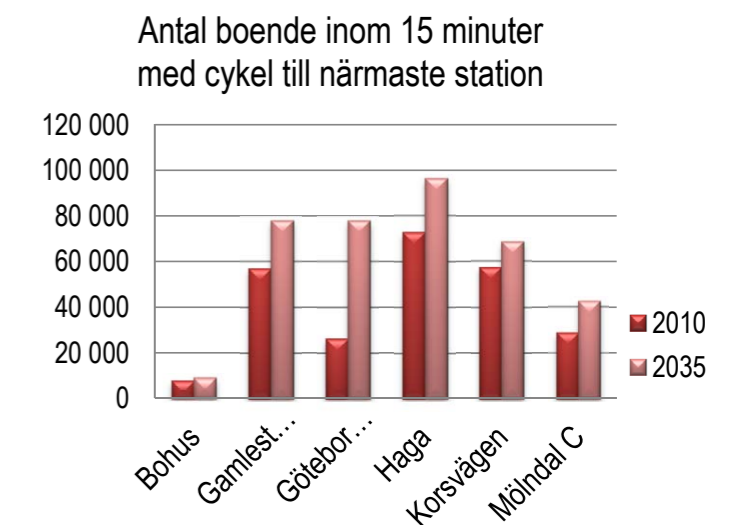
Haga är den station som idag har flest förvärvsarbetande inom 15 minuter med cykel och i framtiden förblir den en av de största även om Göteborgs C förväntas få något fler.



Även för boende framstår Mölndal C som en av de mest tillgängliga med bil. För resande med nationella och interregionala tåg som inte angör Västlänkens stationer framstår den som mer tillgänglig än Göteborg C.



Haga är den station som har flest boende inom 15 minuters avstånd.



WORK SHOP

Som del i arbetet att presentera framtidens Knutpunkt Mölndal hölls i juni 2015 en workshop med ett 30-tal deltagare från Mölndals Stad, Göteborgs Stad, Härryda kommun, Kungälv kommun, Varbergs kommun, Göteborgsregionen GR, Trafikverket, Västtrafik och näringslivet i Mölndal. Workshopen leddes av Sweco.

I introduktionen berördes bl a stationens betydelse för stadsutveckling och värdet av stationsnära lokalisering. Flerkärnighet - decentraliserad koncentration - beskrevs som en global trend.

Regionala och lokala nyttor

En station i Mölndal innebär att tillgängligheten till den regionala tågtrafiken på Götalandsbanan ökar väsentligt. Arbetsmarknaden i Mölndal och södra Göteborg blir i betydligt högre grad än idag tillgänglig för invånarna i Borås, Bollebygd, Härryda och även Ulricehamn. Omvänt får arbetsmarknaden i Härryda, Bollebygd, Borås och Ulricehamn ökad tillgång till de som bor i Mölndal och södra Göteborg.

Knutpunkt Mölndal bidrar också till att öka tillgängligheten till Landvetter flygplats för hela södra göteborgsregionen inklusive Mölndal samt för Kungälv och Varberg. Redan med dagens befolkning skulle drygt 220 000 boende ha knutpunkt Mölndal som närmaste station med direktförbindelse till Landvetter flygplats.

Avlastning av såväl Göteborg C som Korsvägen sågs som ytterligare en effekt med såväl regional som lokal betydelse.

Med den betydelse som Mölndals station kan få stärks Mölndals identitet som Västra Götalandsregionens tredje största stad stärks.

Kopplingar till olika trafikslag

Workshopen pekade på hur de olika trafikslagen kan komma att förändras och vilka krav på infrastrukturen det för med sig.

Framtidens städer planeras för ökad gångtrafik vilket ställer krav på separerade ytor för gång och cykel, större utrymme och gångstråk med större upplevelser.

Cykling oberoende av väder är en framtida möjlighet, antingen genom övertäckta cykelbanor eller övertäckta cyklar. Cykelmotorvägar och upplevelsecykling är andra framtidsbilder som ligger närmre till hands. På kort sikt kommer antalet elcyklar att öka vilket bland annat ställer högre krav på säkrare cykelparkering. "Styr och Ställ" i Mölndal är möjligt på kort sikt.

Shuttle-bussar som går direkt mellan pendeltågen och olika arbetsplatser kan vara något som ökar intresset för kollektivtrafik. BRT-stråk (Bus Rapid Transit), i första hand i Fässbergsdalen till Frölunda, men även andra relationer är tänkbara.

På kort sikt bör buss- och spårvagnshållplatserna i den nedre ytan vid Mölndals station täckas över av ett tak på samma sätt som det finns i den övre ytan.

Spårvagnstrafiken kan utvecklas genom att spårvägen förlängs, i första hand ner till Astra Zeneca och därefter vidare mot Frölunda.

För biltrafiken ser man en tendens till att bilen har gått från familjebil till personlig bil och i fortsättningen kan det innebära mer "allmänna" bilar i bilpooler eller samnyttjande. På lång sikt kommer självkörande bilar att förändra förutsättningarna för biltrafiken.

På medellång sikt är järnvägen klar till Borås med ett bekvämt byte i Mölndal mellan tåg som kommer söderifrån och tåg mot Landvetter/Borås.

På längre sikt, när höghastighetsjärnvägen är klar mellan Göteborg och Stockholm innefattar det fyra spår på sträckan Mölndal – Landvetter liksom på Väst kustbanan.

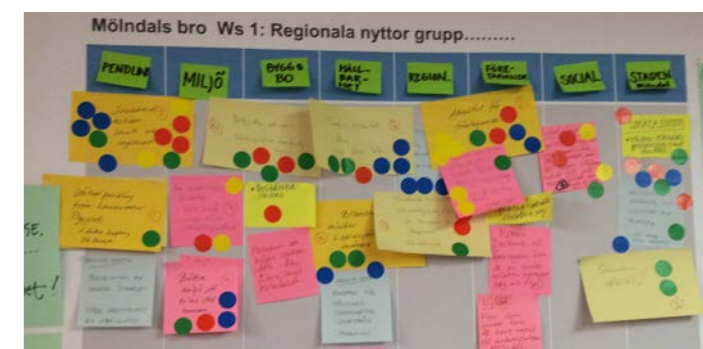
Höghastighetsjärnvägen mellan Oslo och Köpenhamn (Eight miljon city) kan angöra Göteborgsregionen vid Landvetter flygplats med en snabb anslutningsresa in till regioncentrum.

Flygresorna förutspås att i framtiden bli enklare med incheckning redan i Mölndal.

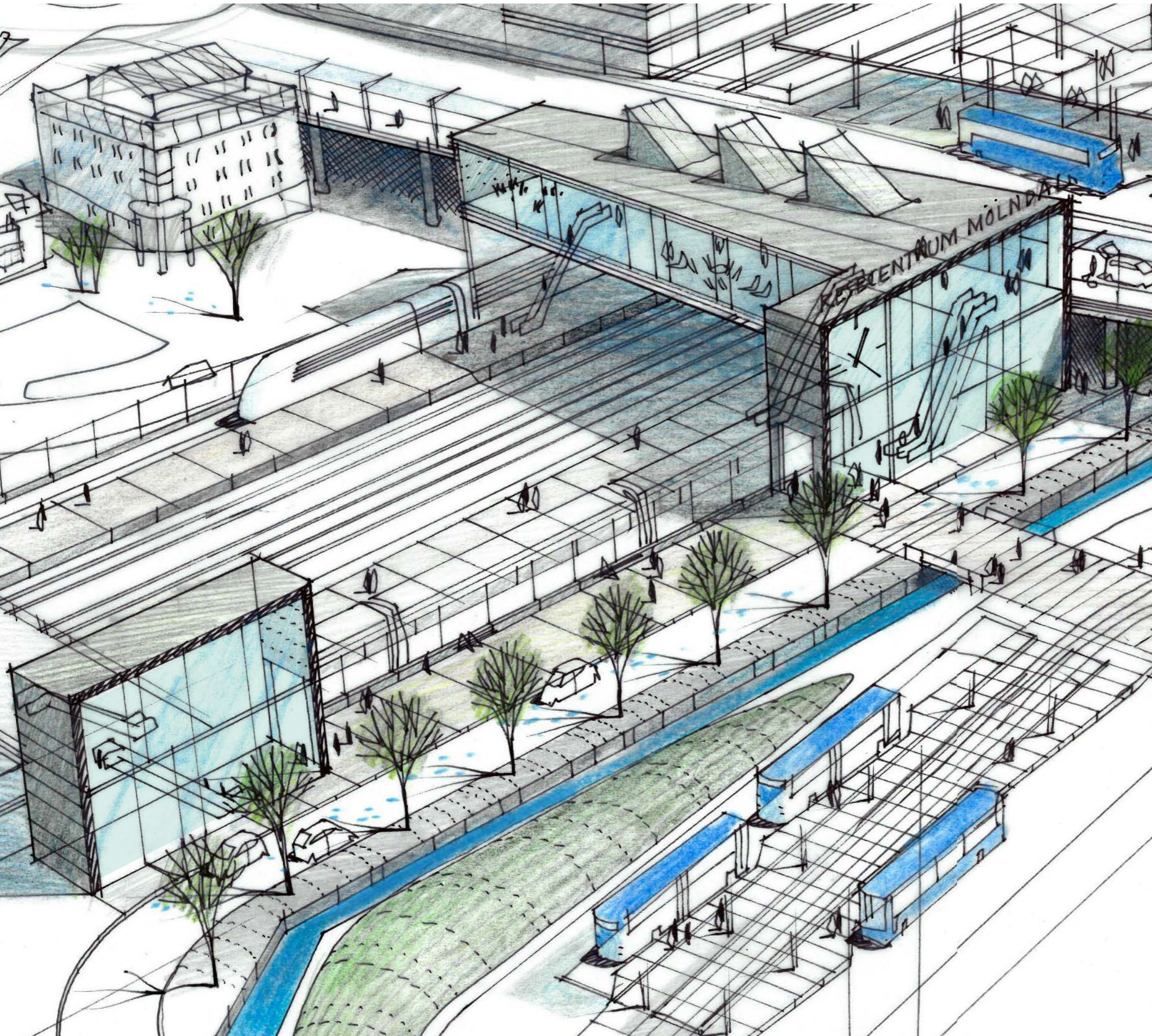
Övriga trender som man ser är att mer gods kommer att transporteras i allt längre och tyngre fordon.

Mölndals Bro föreslås att breddas så att upplevelsen av bro minskar och att det istället kan bli en plats i staden.

För någon relation uppe på höjderna kan en linbana bli lämplig anslutning till knutpunkten.



Binda ihop regionala möjligheter	Landvetter	Binda ihop arbetsmarknadsregioner	Näringsliv	Avlastning av centrala Göteborg	Tillväxt näringsliv	Boende	Stadsutveckling	Knutpunkt	Pendling	Miljö
Mer självklar koppling söderut	Tillgänglighet till flygplats	Större arbetsmarknad för Mölndalsbor och boende i södra Göteborg	Större tillgång till arbetskraft för näringslivet i Mölndal och södra Göteborg	Ger minskat tryck på Korsvägen och centralstationen Gbg (bilar till station antal människor på station)	Ökad attraktivitet för nya och befintliga verksamhets-etableringar och möjligheter till klusterbildningar TILLVÄXT	Attraktiv boendeort	Stärka stadskärnan. Handel, kultur, flöden => attraktion	Som nav i ett regionalt transportsystem, minskat bilberoende	Snabbare restider lokalt och regionalt	Minskat bilberoende, bättre miljö, ökad trafiksäkerhet
Direktresa till och från Mölndal från flera delar i regionen	Tillgänglighet till flygplatsen för resenärer och anställda		Locka & behålla, attrahera kompetens. Tillgänglighet	Decentraliserade centrum, fördela resandet på flera stationer	Förstärkt tillgänglighet till två av länets/regionens största verksamhetsområden: - Fässbergsdalen,	Stärker bebyggelse, boende. Social hållbarhet	Stärker Mölndals position och identitet som stad			
Stora tidsvinster för resor mellan Borås - Mölndalsstråket och Västra/Södra Göteborg samt Kungälv/Varber	Ökad tillgänglighet till Landvetter flygplats		Attraktivt för företagande							



NYTTAN

NYTTAN med att låta Götalandsbanan passera knutpunkt Mölndal är

för regionen och västsverige:

- avsevärt förbättrad tillgänglighet till göteborgsområdet och Borås stöttar näringslivet
- bästa tillgänglighet till Landvetter flygplats för södra göteborgs-regionen och norra Halland

för resenärerna:

- obetydligt (< 30 sek) förlängd åktid för resenärer med höghastighetståg till och från Göteborg C
- den sammanlagda restiden för alla resenärer blir lägst om banan dras via knutpunkt Mölndal

för avlastning av trafiksystemet i centrala Göteborg:

- färre resenärer behöver ta omvägen med byte vid Korsvägen och Göteborg C

för miljön:

- med ett attraktivt tågssystem minskar behovet av att bygga ut vägnätet