

## Uppskattat behov av pendelparkeringen vid Hede station

Vi läser ur olika dokument:

### [Målbild tåg 2035](#) för Västlänken:

På sid 9 läser vi:

Målbild Tåg 2035 innebär ett trefaldigt tågresa och K2020 pekar på att inpendlingen till Göteborg kommer att öka mer än lokala resor inom Göteborg ökar. En grov bedömning är att bytesresornas andel kommer att öka från cirka 10 % till cirka 15 %.

Idag får 4 tåg per timma vid högtrafik. Varje tåg är dubbelt och har plats för 400 personer. Totalt ger det 1600 platser/timma

Där uppskattar man att det, vid högtrafik, går åtta tåg i timmen år 2035 via Hede pendeltågsstation. Var 7 minut. För att hantera en trefaldig ökning behövs ännu längre tåg.

**En trefaldig ökning ger 4800 platser/timma**

### [Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborg:](#)

Det finns i stort sett inga parkeringsplatser i kärnan. På sid 20 läser vi:

Område	Kontor	Handel
Innerstaden inkl. Älvstaden, utvidgad innerstad och strategiska knutpunkter	0-5	0-13
Prioriterade utbyggnads- och kraftsamlingsområden samt mellanstaden i övrigt.	0-10	0-25
Övriga delar av Göteborgs stads fastland	0-15	0-35
Skärgård utan fysisk förbindelse till fastland.	0	0

*Normalspann för bilparkering vid kontor och handel. Antal bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA\*.*

### [Göteborgs trafikstrateg för en nära storstad.](#)

Ett intressant dokument när vi skall diskutera Hede pendeltågsstation.

Vi läser på sid 22 och 23:

Idag pendlar varje dag 100 000 personer in till Göteborg och 45 000 personer pendlar ut. På 20 års sikt förväntas antalet arbetstillfällen i staden öka med 80 000 och antalet arbetstillfällen i regionen med 50 000 vilket kommer medföra ytterligare in- och utpendling.

Stadens planering är inställd på att Göteborg ska växa med 150 000 nya invånare och 80 000 arbetstillfällen de närmaste 20 åren, varav många arbetstillfällen i linje med översiktsplanen kommer att lokaliseras i centrala utvecklingsområden. Förtätning tillsammans med ett stort antal boende och verksamma kommer att ge staden en mer urban karaktär och medför konkurrens om gaturummet.

## [Hur många reser i Göteborg 2035](#)

Vi läser på sid 20:

### 7.1 Modellberäknade resor år 2035

Det totala antalet personresor för de olika scenariona visas i nedanstående tabeller.

Tabell 17. Göteborgarnas resor, antal resor (VVMD)

	Resor med start inom Gbg stad				
	Bilresor	Kollresor	Cykelresor	Gångresor	S:a resor
2010	680 211	326 866	166 462	151 037	1 324 575
2035_rev	1 035 029	497 824	173 340	184 126	1 890 320
2035_Klimat	588 285	730 128	239 415	205 362	1 763 190
2035+	791 435	745 772	173 340	184 126	1 894 673

Tabell 18. Icke-göteborgarnas resor, antal resor (VVMD)

	Icke göteborgares resor till Göteborgs stad				
	Bilresor	Kollresor	Cykelresor	Gångresor	S:a resor
2010	286 776	71 601	9 657	3 167	371 201
2035_rev	355 942	112 243	9 617	3 450	481 252
2035_Klimat	187 725	215 726	12 534	3 610	419 594
2035+	280 893	184 999	9 617	3 450	478 959

Tabell 19. Totalt antal resor i Göteborg (exkl. genomfart),(VVMD)

	Alla resor med start och/eller mål i Göteborgs stad				
	Bilresor	Kollresor	Cykelresor	Gångresor	S:a resor
2010	966 987	398 467	176 119	154 204	1 695 777
2035_rev	1 390 971	610 067	182 957	187 576	2 371 571
2035_Klimat	776 010	945 854	251 949	208 972	2 182 784
2035+	1 072 328	930 771	182 957	187 576	2 373 632

### Sammanfattning:

Tåget har år 2035 4800 platser/timma. Tre gångers ökning från dagens kapacitet. Uppskattningsvis 20 000 personer reser in till Göteborg via Västlänken varje morgon. Uppskattningsvis 40 000 under hela dagen.

Totalt har vi ca 150 000 personer som pendlar in under en dag. Västlänken tar en 4 del av detta.

Vi antar att 40 000 personer pendlar in under dagen via Västlänken. Hur många av dessa går på vid Hede station? Det finns huvudsakligen sex stationer där det sker påstigning. Hede är den bästa stationen att parkera vid. Huvuddelen kommer per bil. Uppskattningsvis 7000 personer reser från

Hede per dag. Huvuddelen på morgonen. De flesta kommer per egen bil. Det behövs minst 4000 parkeringsplatser på Hede station 2035.

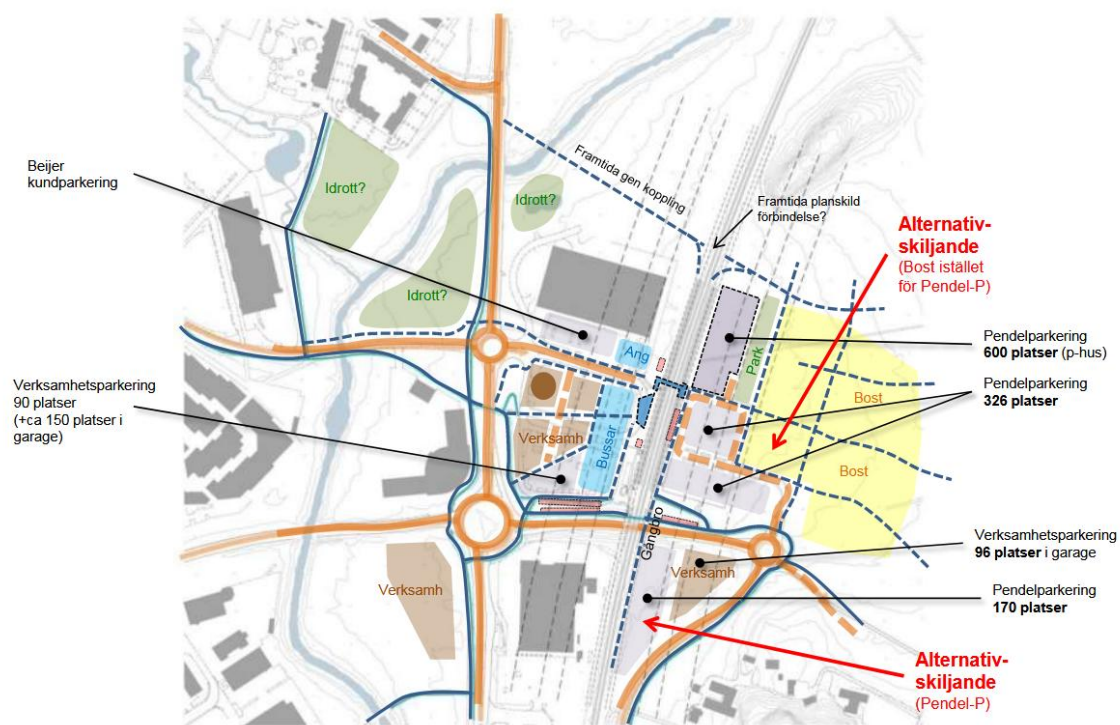
Vi uppskattar att 4 spår byggs till Kungsbacka ca år 2050. Då ökar trafiken och därmed troligtvis även behovet av parkeringsplatser ytterligare.

### Nu till Hede pendeltågsstation.

Du hittar planen under länken "Utvecklingsplan Hede station:

Vi tittar på ett klipp ur denna "Masterplan 1B".

Masterplan Alt 1B



När 4-spsår kommer ca år 2050 måste stationsbyggnaden rivas och planeringen göras om. Detta alternativ borde finnas redan i dagens planer och inte bara ett skyddsavstånd. Det som kan planeras idag behöver inte göras om när 4-spsår kommer.

## Läs även vad forskarna tror om den framtida trafikutvecklingen

Kopia ur Hallands Nyheter 11 januari 2018

# Forskare: Övertro på dyr kollektivtrafik

### SVERIGE

**Kostnaderna för vår kollektivtrafik ökar stadigt. Men förhoppningen om att bra kollektivtrafik ska minska bilismen är överdriven, anser professor Maria Börjesson, trafikforskare med inriktning på nationalekonomi.**

Kollektivtrafik är som vanligt ett stort ämne på den årliga konferensen Transportforum, som arrangeras av Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i Linköping. Men Maria Börjesson, professor på VTI, menar att mer kollektivtrafik inte är en garanti för en förbättrad miljö.

– Det är svårt att få bilister att sluta

åka bil på grund av bättre kollektivtrafik, säger hon, tvärtom vad många politiker och samhällsplanerare hoppas.

– Det första som händer när kollektivtrafiken byggs ut är att gående och cyklister hoppar över dit, och att vi helt enkelt reser mer.

**ENLIGT MARIA BÖRJESSON** finns forskning från flera länder som visar samma effekt.

– Men i Sverige finns större förhoppningar än på många andra ställen om att kollektivtrafik ska



Maria Börjesson.

lösa klimatproblemen. Det är en övertro, speciellt i ett land som Sverige med långa avstånd där folk bor glest, säger Maria Börjesson.

Lösningen på klimatproblemen finns snarare i teknisk utveckling av bilismen.

– Hoppet på sikt står till elektrifiering. Vill man minska biltrafiken nu, då får man höja bränslepriserna och öka kostnaderna för att köra bil, säger Maria Börjesson.

Samtidigt ökar kollektivtrafikens kostnader mer än antalet resor, utan att någon speciell anledning kan pekas ut. Börjesson tror att det finns flera orsaker, bland dem politikens önskan att bygga ut för att minska bilresandet.

– Men antalet resenärer hänger

inte med, säger Maria Börjesson, som drar slutsatser av statistik från i första hand myndigheten Trafikanalys.

**KOSTNADERNA FÖR** kollektivåkandet är ungefär jämnt fördelade mellan resenärerna själva och subventioner med skattemedel, i första hand via landsting och regioner. Börjesson bedömer det som en bra nivå.

Hon framhåller att politiker och planerare borde vara mer öppna för experiment inom kollektivtrafiken, och vara mer noggranna med statistik för att mäta vilka effekter man får. Lägre priser utanför rusningstid är en möjlighet

**MICKE LARSSON/TT**