

Styrelsehandling

Utfärdat 2020-02-05

Diarienummer 0061-20

Handläggare

Lena Lundblad

Telefon: 031-773 37 41

E-post: lena.lundblad@p-bolaget.goteborg.se

Återrapport av KFs uppdrag 2017-02-23 om att belysa parkerings- och infrastrukturfrågan i evenemangsområdet och återkomma med förslag till beslut om fortsatt inriktning

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolag

1. beslutas att godkänna bifogad PM rörande parkerings- och infrastrukturfrågan och förslag till inriktning
2. beslutas att föreslå kommunfullmäktige att förklara kommunfullmäktiges uppdrag 2017-02-23 (handling 27) om att belysa parkerings- och infrastrukturfrågan i evenemangsområdet och återkomma med förslag om fortsatt inriktning som fullgjort.

Sammanfattning

Göteborgs Stads Parkering AB och trafiknämnden fick 2017-02-23 i samband med kommunfullmäktiges beslut om Lisebergs Jubileumsprojekt i uppdrag att, i nära samverkan med Liseberg AB och berörda aktörer i staden, belysa och lämna förslag till inriktning för parkerings- och infrastrukturfrågan i evenemangsområdet.

Bilagda PM har tagits fram gemensamt av trafikkontoret och bolaget och innehåller en översiktlig kartläggning av trafiksituationen och en undersökning av parkeringsvolym och beläggning i området och ger förslag på inriktning för parkerings- och infrastrukturfrågan. Samverkan har skett med Liseberg AB. Motsvarande ärende kommer att behandlas på trafiknämndens sammanträde den 26 mars 2020.

Sammanfattningsvis innebär förslaget till inriktning att ökad belastning på E6/E20 i högrafik ska undvikas, vilket innebär att parkeringstalen i evenemangsområdet ska hållas låga och att arbetsplatsparkering i området över tid successivt ska omvandlas till besöksparkering. Utbudet av evenemangsparkering motsvarar dagens behov generellt sett, vilket innebär att om parkeringsplatser tas i anspråk eller evenemangsområdet utvecklas behöver behovet av tillkommande parkering prövas. Vid behov av tillkommande besöksparkering ska denna lokaliseras strategiskt ur såväl trafikalstrings- som besöksperspektiv.

Föreslagen parkeringsanläggning inom ramen för Lisebergs utveckling bedöms inte, mot bakgrund av genomförda undersökningar, som strategisk ur ett besöks- och evenemangsperspektiv och inte heller lämplig som entréparkering för arbetspendling.

Föreslagen parkeringsvolym, som tillgodoser Lisebergs befintliga och Lisebergs och Volvos tillkommande parkeringsbehov, bedöms därför som relevant. Det finns andra lokaliseringar inom evenemangsområdet som är mer strategiska ur ett besöks- och evenemangsperspektiv, t ex Sofierogatan/Örgrytevägen, och som bör prövas för parkering i kombination med annan mer stadsmässig utveckling.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Uppdraget har varit att ”belysa” och ”återkomma med inriktning”, vilket antyder låg detaljeringsgrad. Därför kan ekonomiska bedömningar bli missvisande, varför fokus istället lagts på övergripande mer övergripande resonemang kring frågorna.

Såväl Gårda som evenemangsområdet och områdenas utveckling har betydelse på lång och kort sikt för Göteborg ur såväl ett stadsutvecklings- som näringslivsutvecklingsperspektiv. Därmed har även tillgängligheten till området betydelse och det är viktigt att fortsatt ha strategiskt fokus på denna fråga. Insatser och åtgärder som vidtas som led i att minska trängsel och främja ett mer hållbart resande behöver ha verksamma och besökarens tillgänglighet i brett perspektiv i fokus. Minskad tillgänglighet med bil behöver innebära ökad tillgänglighet med andra transportslag eller åtgärder.

Bedömning ur ekologisk dimension

Om högre andel av de som dagligen pendlar med bil till områdena kring Gårda, evenemangsområdet och längs Mölndalsvägen istället pendlar med kollektivtrafik, gång och cykel, så kommer trafiken, avgaserna och bullret minska i närområdet. En förhoppning är att en förändring av färdmedelsval för arbetspendling även kan leda till förändrat färdmedelsval vid vissa inköpsresor och fritidsresor. I detta avseende har t ex en successiv omvandling av arbetsplatsparkering till besöksparkering betydelse

En omställning till ett mer hållbart resande till och från arbete men även till och från inköp samt fritidsresor är en viktig del i att nå uppställda lokala, nationella och internationella miljömål och det går i linje med Trafikstrategin och övriga klimatstrategiska arbeten i staden.

Bedömning ur social dimension

Minskade parkeringsmöjligheter för arbetspendlare i ett område som ett led i att uppmuntra en omställning mot ett mer hållbart resande kan innebära att vissa arbetstagare som bor i områden med svag kollektivtrafikförsörjning får förlängda restider om möjlighet att ta bilen till arbetet minskar. Det är därför viktigt att uppmuntra arbetsgivare i området som får fördyrade eller mindre antal parkeringsplatser till sina anställda, att göra medvetna prioriteringar så att i första hand de som svårast att klara arbetspendling utan bil erbjuds parkeringsmöjligheter.

Med en ökad andel pendlande och besökande som färdas med kollektivtrafik, cykel och gång, kan en viss förbättring av folkhälsan förväntas då dessa trafikantgrupper rör sig mer än vad bilister gör. Vidare kan satsningar på hållbara färdmedel ses som ett sätt att stärka möjligheterna för resurssvaga grupper att resa mer jämlikt, då tillgång till bil är lägre i dessa grupper.

Bilagor

- 1) PM: Parkerings- och infrastrukturstrategi för södra Liseberg
- 2) Bilaga 1 - PM Övergripande trafikanalys – dp kontor vid Ullevigatan
- 3) Bilaga 2 - Överenskommelse om samverkan samt förhållnings- och arbetssätt avseende stadsutveckling, mobilitet och kommunal och statlig infrastruktur
- 4) Bilaga 3 - Nulägesanalys Parkeringssituationen Evenemangsområdet januari 2019

Ärendet

Göteborgs Stads Parkering AB och trafiknämnden fick 2017-02-23 i samband med kommunfullmäktiges beslut om Lisebergs Jubileumsprojekt i uppdrag att, i nära samverkan med Liseberg AB och berörda aktörer i staden, belysa och lämna förslag till inriktning för parkerings- och infrastrukturfrågan i evenemangsområdet. Denna handling med tillhörande PM är avsett att besvara uppdraget.

Bakgrund

I samband med kommunfullmäktiges beslut om Lisebergs jubileumsprojekt 2017-02-23 gavs följande uppdrag: ”Göteborgs Stads Parkering AB och trafiknämnden får i uppdrag att i nära samverkan med Liseberg AB och övriga berörda aktörer i staden belysa parkerings- och infrastrukturfrågan och återkomma med förslag till beslut om fortsatt inriktning.”

Bakgrunden enligt aktuellt tjänsteutlåtande var att bedömningen gjordes att det var viktigt att i samband med Lisebergs utveckling inte belysa enbart Lisebergs parkeringsbehov, utan ta ett större ansvar för stadens och i synnerhet evenemangsstråkets totala parkeringsbehov. I området planeras en större p-anläggning och uppdraget har tolkats som att det är ett ställningstagande rörande dimensioneringen av och funktionen hos denna som behöver belysas mot bakgrund av evenemangsområdets behov av parkering som helhet.

Under våren 2017 beslutade byggnadsnämnden om uppdrag om detaljplaneläggning och samråd för hela området som omfattas av Lisebergs planerade utveckling. Under 2018 fattades beslut om att dela planen. Detaljplan 1, Detaljplan för nöjespark och hotell söder om Liseberg, har antagits av kommunfullmäktige och har vunnit laga kraft. Detaljplan 2, Detaljplan för Lisebergs utbyggnad öster om Nellickevägen, är för närvarande i granskningsfas.

I dessa detaljplanearbeten har trafikanalyser och parkerings- och mobilitetsutredningar genomförts. Dessa ligger till grund för bedömningarna i aktuellt PM, tillsammans med annan kunskap om trafiksituationen på E6/E20 samt en kartläggning av parkeringssituationen inom området. Utifrån detta har förslag till generella inriktningar samt för aktuell parkeringsanläggning tagits fram

Bolagets bedömning

Bolagets kartläggning och analys av parkeringssituationen generellt och mot bakgrund av planerad parkeringsanläggning inom Lisebergs utvecklingsområde samt förslag till inriktning framgår av bilagda PM. Detta har tagits fram gemensamt av trafikkontoret och bolaget och belyser översiktligt trafik- och parkeringssituationen i evenemangsområdet

och angränsande områden och lämnar förslag på mer generell inriktning för trafik och parkering i området och för aktuell parkeringsanläggning.

Belastningen på E6/E20 i högtrafik är mycket hög och risk föreligger, enligt Trafikverket, för riksintresset kommunikation. Mot bakgrund av detta och för att inte äventyra framtida stadsutveckling i evenemangsområdet ska åtgärder som riskerar att öka trafiken på E6/E20 i högtrafik undvikas. Det innebär att för kommande planering i området måste parkeringsvolymerna hållas nere och en successiv omvandling från arbetsplatsparkering till besöksparkering ske.

Samtidigt är tillgängligheten till evenemangsområdet med olika trafikslag viktig för stadens tillväxt och attraktivitet. Generellt sett motsvarar utbudet av evenemangsparkering dagens behov, vilket innebär att om parkeringsplatser tas i anspråk eller evenemangsområdet utvecklas behöver ställning tas till behovet av tillkommande parkering. Vid behov av tillkommande besöksparkering ska denna lokaliseras strategiskt ur såväl trafikstrings- som besöksperspektiv. Mot bakgrund av en restriktiv hållning när det gäller tillkommande parkeringsvolym är det viktigt att den volym som tillkommer får en strategisk och väl avvägd lokalisering.

Föreslagen parkeringsanläggning inom ramen för Lisebergs utveckling bedöms inte, mot bakgrund av genomförda undersökningar, som strategisk ur ett besöks- och evenemangsperspektiv och inte heller lämplig som entréparkering för arbetspendling. Föreslagen parkeringsvolym, som tillgodoser befintlig och tillkommande exploaterings parkeringsbehov, bedöms därför som relevant. Det finns andra lokaliseringar inom evenemangsområdet som bedöms som mer strategiska ur ett besöks- och evenemangsperspektiv, t ex korsningen Sofierogatan/Örgrytevägen, och som istället bör prövas för parkering i kombination med annan mer stadsmässig utveckling.

I övrigt bedömer bolaget att beskrivningen och föreslagen inriktning rörande parkering i området väl speglar bolagets slutsatser av gjorda erfarenheter och genomförda undersökningar. De ligger även i linje med bolagets yttranden inom ramen för detaljplanprocessen över förslagen till respektive detaljplan. Bolaget har yttrat sig över förslag till detaljplan 1, Detaljplan för Nöjespark och hotell söder om Liseberg (2019-01-25) samt detaljplan 2, Detaljplan för Liseberg utbyggnad öster om Nelickevägen (2019-06-27). I samband med dessa har bolaget framfört att det är positivt att parkeringsbehovet för detaljplan 1 och 2 samordnas i en större anläggning. Bolaget har också konstaterat att denna anläggning idag inte har en strategisk lokalisering ur ett bredare evenemangs- och besöksperspektiv och att någon form av last mile-lösning krävs för att anläggningen ska vara attraktiv för andra besökare än för besökarna till målpunkter i omedelbar närhet. Bolaget konstaterar också att förutsättningarna för att kombinera samnyttjande med andra parkeringskunder är begränsade till följd av Lisebergs säsongsvariationer.

Lena Lundblad

Lars Björklund

Avd chef Strategisk utveckling

Vd

PM: Förslag till inriktning för parkering och infrastruktur i evenemangsområdet

Återrapportering av kommunfullmäktiges uppdrag 2017-02-23 handling nr 27: "Göteborgs Stads Parkering AB och trafiknämnden får i uppdrag att i nära samverkan med Liseberg AB och övriga berörda aktörer i staden belysa parkerings- och infrastrukturfrågan och återkomma med förslag till beslut om fortsatt inriktning"

Joachim Karlgren, Trafikkontoret och Lena Lundblad, Göteborgs Stads Parkering AB

1 Inledning

1.1 Bakgrund

I samband med Kommunfullmäktiges beslut om Lisebergs Jubileumsprojekt 2017-02-23 gavs följande uppdrag: "Göteborgs Stads Parkering AB och trafiknämnden får i uppdrag att i nära samverkan med Liseberg AB och övriga berörda aktörer i staden belysa parkerings- och infrastrukturfrågan och återkomma med förslag till beslut om fortsatt inriktning."

Bakgrunden var, enligt aktuellt tjänsteutlåtande, att det hade bedömts viktigt att i samband med investeringen inte belysa enbart Lisebergs parkeringsbehov, utan även ta ett större ansvar för stadens och i synnerhet evenemangsstråkets totala parkeringsbehov.

Under våren 2017 beslutade byggnadsnämnden om uppdrag om detaljplaneläggning och samråd för hela området som omfattas av Lisebergs planerade utveckling. Under 2018 fattades beslut om att dela planen. Detaljplan 1, Detaljplan för nöjespark och hotell söder om Liseberg, har antagits av kommunfullmäktige och har vunnit laga kraft. Detaljplan 2, Detaljplan för Lisebergs utbyggnad öster om Nellickevägen, planeras gå ut på granskning under 2020.

1.2 Avgränsning

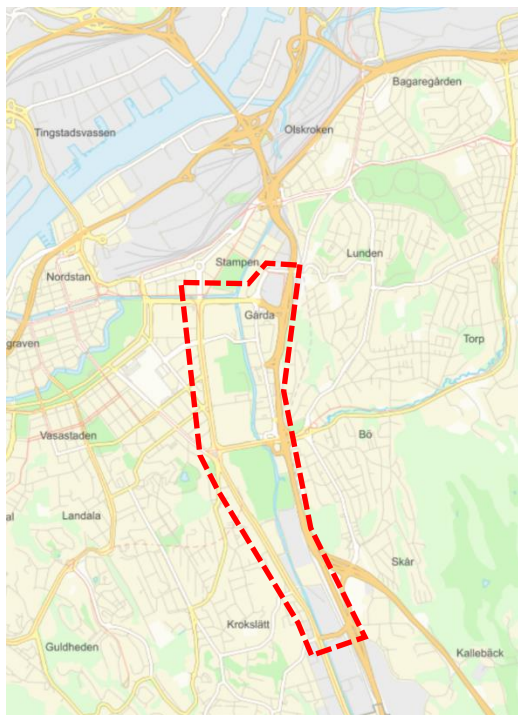
Evenemangsområdet inklusive Liseberg och dess utveckling har betydelse på lång och kort sikt för Göteborg ur såväl ett stadsutvecklings- som näringslivsutvecklingsperspektiv. Därmed har även tillgängligheten till området betydelse. Det finns därför anledning att i ett brett perspektiv belysa tillgängligheten med olika trafikslag (inklusive fotgängare), de strukturerande trafikförutsättningarna och hantering av parkeringar inom evenemangsområdet. Hänsyn behöver också tas till pågående planering och utveckling. En annan viktig del är hur trafikföring och parkering ska planeras och utformas på längre sikt för att bidra till att förutsättningar för ett mer hållbart resande skapas.

Bedömningen är att ett helhetsgrepp om frågan lämpligen bör tas inom ramen för pågående eller kommande ordinarie övergripande planeringsarbeten där bred beredning genom flera förvaltningar och bolag och politisk förankring kan hanteras enligt ordinarie processer. Exempel på sådana arbeten är Program för Gårda och Fördjupad översiktsplan för centrala Göteborg och ett eventuellt kommande utredningsuppdrag rörande stadsutveckling i området kring Valhallagatan.

Det aktuella uppdraget har därför tolkats till att belysa parkerings- och infrastrukturfrågan i evenemangsområdet (se definition nedan) ur ett övergripande och bredare perspektiv men med huvudsaklig koppling till dimensionering och funktion för den planerade p-anläggningen inom området för Lisebergs utveckling.

1.3 Evenemangsområdet

Evenemangsområdet definieras i detta sammanhang enligt röd markering i kartbild nedan, alltså området mellan E6/E20 i öster, Skånegatan och Mölndalsvägen i väster, Ullevigatan i norr och Sankt Sigfrids led/Kallebäcksmotet i söder och det är detta som utgjort utgångspunkt för denna rapport.



Figur 1. Evenemangsområdets avgränsning.

Inom detta område finns flera av stadens större evenemangsarenor, besöksmål och sportanläggningar såsom Liseberg, Nya Ullevi, Scandinavium, Valhallabadet, Valhallas idrottshallar, Svenska Mässan, flera hotell, Filmstaden Bergakungen. I området finns även ett stort antal arbetsplatser och flera gymnasieskolor. Även om det finns ett stort antal arbetsplatser med koppling till områdets besöksmål, finns det även många kontorsarbetsplatser i området. Ett antal detaljplaner med kontorsinriktning har arbetats fram de senaste åren och är nu i genomförandefas (exempelvis detaljplan för kontor vid Ullevigatan), vilket innebär att inom ett antal år kommer antalet kontorsarbetsplatser att öka. Antalet bostäder i området är förhållandevis få.

Västerut angränsar området mot övriga centrala staden med ett stort utbud av handel, kulturinstitutioner, bostäder och parkeringsanläggningar. Ur trafik- och parkeringshänseende finns därmed en naturlig koppling, varför även parkeringsanläggningar i nära anslutning till evenemangsområdet har beaktats inom ramen för detta uppdrag.

Ett stort antal evenemang äger rum varje år enligt stadens evenemangskalender. Mer än 150 av dessa äger rum inom evenemangsområdet och bedöms påverka parkeringssituationen här. Det innebär att flera evenemang äger rum varje vecka. Under 2018 var den längsta sammanhängande perioden utan evenemang fem dagar. Det innebär att staden och trafik- och parkeringssituationen i hög utsträckning påverkas av att Göteborg är en evenemangsstad. Stadens ambition, som den kommer till uttryck i stadens Program för besöksnäringens utveckling fram till 2030, innebär en fördubbling av turismen staden, vilket skapar ett ökat tryck när det gäller stadens tillgänglighet.

Utöver besökare till dessa 150 evenemang tillkommer besökare till Liseberg, stadens kulturinstitutioner, större konferenser och kongresser samt mer vanliga ”besökstoppar” kopplade till handel, restauranger och nöjen.

2 Påverkande planer och projekt

Det aktuella området berörs och innefattas av en mängd olika planer, aktiviteter och åtgärder, vilka påverkar såväl infrastruktur- som parkeringsfrågan i området på längre och kortare sikt.

I november 2017 presenterades rapporten ”Utvecklingsplan för evenemangsområdet”, som tagits fram av den projektgrupp som kommunfullmäktige fått i uppdrag att genomlys av förutsättningarna för att i ett sammanhållet och fungerande stadsutvecklingsperspektiv ersätta Scandinavium och Lisebergshallen med nya arenor. Därefter har inriktning och förutsättningar för områdets utveckling utretts närmare. Hur området ska utvecklas är för närvarande oklart men beroende på kommande utveckling bedöms denna få stor betydelse för såväl infrastruktur- som parkeringsfrågan i området. Då förutsättningarna för utvecklingen är oklara har denna endast beaktats översiktligt i detta arbete. Om beslut fattas om nya arenor och en större stadsutveckling i Valhallaområdet kommer de frågor som här belyses att behöva utredas och belysas betydligt djupare än vad som här har gjorts och då utifrån de mycket specifika förutsättningar som då kommer att gälla.

2017 antogs Detaljplan för kontor vid Ullevigatan och i samband med denna kom stort fokus att hamna på trafiksituationen på E6/E20 och särskilda åtgärder fick arbetas fram för att möta Trafikverkets krav för att skydda riksintresset för kommunikation som denna trafikled utgör. Som ett led i det arbetet tecknades en överenskommelse på direktörsnivå mellan Trafikverket och stadens planerande förvaltningar gällande bland annat samarbete i tidiga planeringsskeden, se mer nedan.

Andra faktorer som påverkar eller kommer att påverka situationen i området och som inte tidigare nämnts är:

- Svenska Mässan planerar för tillbyggnad av mässhallar och ytterligare hotell.
- P-hus Sofierogatan har rivits och tagits i anspråk för byggandet av Västlänken. Efter byggtiden finns möjlighet att utveckla området vidare mot en högre stadsmässighet mot Örgrytevägen och samtidigt ta tillvara platsens, ur såväl besöks- som trafikstringsperspektiv, strategiska läge för parkering.
- I anslutning till detta område äger Fastighets AB Balder idag en fastighet, som bland annat inrymmer en p-anläggning. Bolaget har uttryckt intresse att utveckla denna fastighet mot annan inriktning.
- Söder om Lisebergs utvecklingsområde planeras för ytterligare exploateringar, vilka kan komma att påverka parkerings- och trafiksituationen beroende på planernas innehåll och inriktning.
- Inom ramen för Koll2035, målbild för kollektivtrafiken 2035, planeras för en metrobusstation vid Örgrytemotet, vilket på sikt kommer att förändra och öka tillgängligheten till området. Vidare planeras för ökad kollektivtrafik genom Gårda och flytt av Lisebergs spårväghållplats österut, närmare Lisebergs station.
- Öppnandet av Västlänkens station vid Korsvägen kommer påverka både trafikföringen i och omkring Korsvägen för samtliga fordonsslag, samt hur många människor som är i rörelse vid och omkring platsen.

Som framgått ovan har dessa påverkande faktorer endast översiktligt beaktats i samband med denna rapport och effekterna hanteras lämpligen inom ramen för stadens ordinarie planeringsverksamhet för att säkerställa en bred belysning och förankring i stadens övriga nämnder och bolag.

3 Beskrivning av trafiksituationen

3.1 Trängselproblematik

Trafiksituationen på statliga E6/E20 från norr om Ullevimotet till strax söder om Kallebäcksmotet är ansträngd, särskilt under högtrafik¹ men även under sommaren. Ytterligare trafik relativt dagens situation blir svår att hantera utan tydligare köproblematik och ökade restider – snarare behöver trafiken minska. Liknande problem återfinns på delar av det kommunala gatunätet väster om E6/E20 längs denna sträcka, inom evenemangsområdet som är markerat med streckad röd linje i kartbild i figur 1 ovan.

Med den redan påbörjade nya kopplingen i Kallebäcksmotet, med planerade trimningar vid Örgrytemotet och norrut, samt öppnandet av Marieholmstunneln, kommer kapaciteten på E6/E20 att öka något och köerna förväntas minska. Risken är dock stor att denna kapacitetsvinst inom några år kommer ha tagits i anspråk, bland annat av ökad tung trafik, varför dessa förändringar inte kan nyttjas för att möjliggöra för extra trafik under högtrafik till eller från evenemangsområdet.

3.2 Detaljplan för kontor vid Ullevigatan och direktörsöverenskommelsen

Kommunfullmäktige i Göteborgs Stad beslutade den 14 september 2017 att anta Detaljplan för kontor vid Ullevigatan inom stadsdelen Gårda. Länsstyrelsen beslutade att pröva kommunens antagandebeslut av planen. I beslutet skrev de bland annat:

”Länsstyrelsen har beslutat att pröva kommunens antagandebeslut i enlighet med vad som anges i 11 kap 10 § PBL (2010:900).” --- ”Länsstyrelsen anser att den antagna detaljplanen inte har klarlagt i godtagbar utsträckning hur skada på riksintresse för kommunikationer kommer att undvikas eller begränsas. Länsstyrelsen befarar att genomförandet av detaljplanen påtagligt kan försvåra användandet av riksintresset väg E6/20 och dess trafikplats Ullevimotet. Funktionen som nationellt huvudstråk kan komma att äventyras och det finns risk för försämrad trafiksäkerhet.” --- ”Länsstyrelsen anser att detaljplanen behöver redovisa följande:

- *En detaljerad trafikanalys baserad på den faktiska trafikstring och påverkan på väg E6/E20 och Ullevimotet som den föreslagna markanvändningen kan generera. Beräkningar behöver göras utifrån ett större påverkansområde på grund av planerade förändringar för trafiken vid Korsvägen och dess konsekvenser för Ullevimotet.”*

För att bemöta Länsstyrelsens krav utfördes kompletterande utredningar, exploatörerna skrev på avtal rörande tillköp av kollektivtrafik samt mobilitetsavtal. Ett tak för antal parkeringsplatser fördes in i exploateringsavtal eller motsvarande och staden genomförde trafikanalyser för att klargöra effekterna dels av Korsvägens framtida ändrade utformning, dels av den tillkommande bebyggelsen. Ett PM (”Bilaga 1 - PM Övergripande trafikanalys - dp kontor vid Ullevigatan” bifogas till detta dokument) togs fram där de olika utredningsdelarna och resonemang sammanställdes och förklarades.

I det PM:et förklaras att den tillkommande trafiken från de tillkommande kontorsbyggnaderna ska genom låga parkeringstal, mobilitetsåtgärder och tillkommande kollektivtrafik, hållas så låg som

¹ Med högtrafik avses här tider omkring när maxtimme på morgon och eftermiddag inträffar, alltså när det är köer och trafiken flyter tydligt långsammare än under lågtrafik. Schablonmässigt kan högtrafik sägas gälla mellan 06.00 och 09.00 samt mellan 15.00 och 18.00.

möjligt. Den tillkommande kollektivtrafiken genom Gårda, satsningar på gång och cykel, m m, ska påverka resandet i hela Gårda så att större andel av resorna sker med hållbara färdmedel. Grundtanken är att resandet i hela Gårda behöver förändras så att utrymme för resande till de nya kontorshusen ”fär plats”. Den totala mängd bilresor som idag görs till och från Gårda och som belastar E6/E20 i högtrafik, behöver således minska med lika stor mängd som resandet med bil på E6/E20 till de nya husen i Gårda genererar. Belastningen på E6/E20 ska därmed inte påverkas av dessa nya kontorshus.

Länsstyrelsen beslutade 2018-03-15 att inte upphäva den antagna detaljplanen. I augusti 2018 återtog Trafikverket sin överklagan av planen och samtidigt redogjordes för en överenskommelse mellan Trafikverket och staden på direktörsnivå rörande ”samverkan samt förhållnings- och arbetssätt avseende stadsutveckling, mobilitet och kommunal och statlig infrastruktur”. Detta dokument, ofta kallat för ”direktörsöverenskommelsen” avser säkerställa ökat samarbete i tidiga planeringsskeden mellan Trafikverket och staden samt främja en gemensam syn på den långsiktiga och strategiska planeringen. Dokumentet, som undertecknades av direktörerna för Trafikverket Region Väst, Göteborgs stads stadsbyggnadskontor, fastighetskontor och trafikkontor, bifogas till detta PM (”Bilaga 2 - Överenskommelse om samverkan samt förhållnings- och arbetssätt avseende stadsutveckling, mobilitet och kommunal och statlig infrastruktur”).

3.3 Slutsatser trafik

Inom ramen för arbetena med de två detaljplanerna för Lisebergs utbyggnad har trafikanalyser, mobilitetsutredningar, trafikförslag mm tagits fram. Dessa är framtagna mot bakgrund av vad som kom fram i arbetet med detaljplan för kontor vid Ullevigatan och direktörsöverenskommelsen. Här har en viktig del varit att trafiken till och från det utökade Liseberg och annan besöksnäring behöver vara av sådan karaktär att den inte belastar E6/E20 under högtrafik. Normalt anländer och lämnar besökare till denna typ av verksamheter inte vid de tider då det är högtrafik, varför det inte blir någon tydlig konflikt.

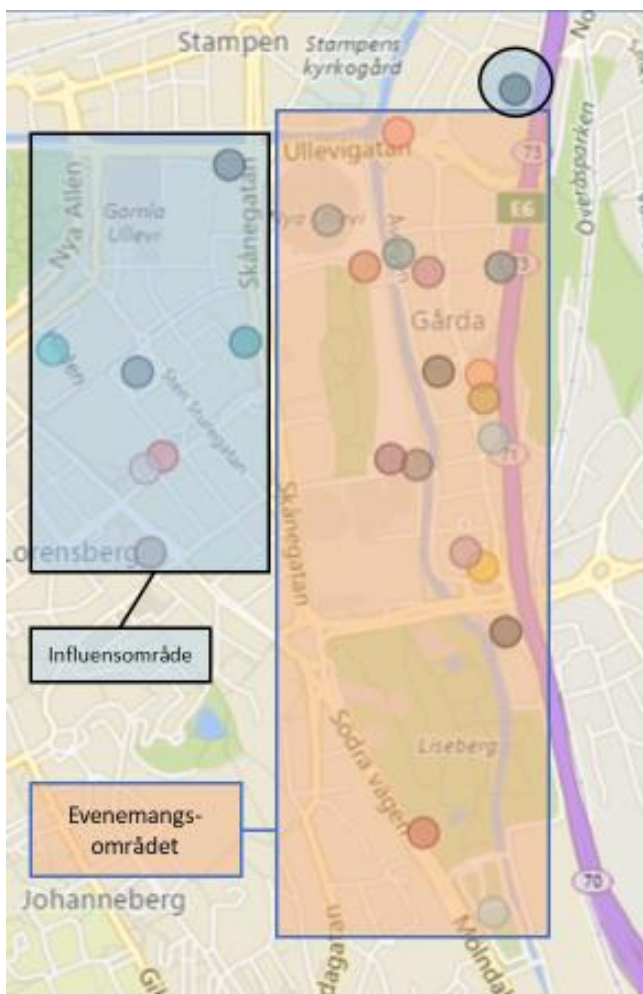
Så länge tillkommande parkering inom de två detaljplanerna i första hand nyttjas av besökare till Liseberg, muséer och likande och inte av arbetande vid kontor, kommer detaljplanerna inte leda till ökad belastning under högtrafik på E6/E20.

4 Beskrivning av parkeringssituationen

Parkeringsbolaget har studerat parkeringssituationen i området. Antalet kommunala parkeringsplatser liksom antalet privata p-platser har kartlagts, liksom situationen i samband med evenemang och när det gäller arbetsplatsparkering och parkering för boende. Utifrån detta har vissa slutsatser om parkeringssituationen dragits. Rapporten, som utgör bilaga till detta PM (Bilaga 3 - Nulägesanalys Parkeringsituationen Evenemangsområdet jan 2019), sammanfattas nedan.

4.1 Parkeringsvolym

Som beskrivits ovan angränsar evenemangsområdet till stadens mer centrala delar och i samband med evenemang är det tydligt att även parkeringsanläggningar utanför det som vanligtvis identifieras som evenemangsområdet används. Ur parkeringshänseende har därför ett område, som i rapporten benämns ”influensområdet,” innefattats i kartläggningen.



Figur 2. Studerat område och aktuella parkeringsanläggningar Parkering Göteborg.

Parkeringsbolaget samlar egna, andra kommunala aktörers samt vissa privata aktörers parkeringsplatser under varumärket Parkering Göteborg. Inom detta område har Parkering Göteborg ca 7 600 parkeringsplatser fördelat på 23 olika parkeringsanläggningar. Till detta kommer ca 1 000 parkeringsplatser på gatumark inom området, huvudsakligen i influensområdet.

Parkering Göteborgs största parkeringsanläggningar i området är:

Parkeringsanläggning	Antal parkeringsplatser
Focus-huset	1 400
Heden	990
Ullevigaraget	647
Liseberg Södra	864
P-hus Johan på Gårda	466
Willinsbron	459
Tomteгатans P-hus	456
P-hus Skånegatan	430
Valhalla	305
P-hus Södra Liseberg	298
P-hus Lorensberg	291
Summa	6 606

Privata aktörer har omkring 1 160 parkeringsplatser inom området och de största parkeringsanläggningarna är här Kanold (375), P-hus Ceres (300) samt P-hus Burgården (115). Det sistnämnda ägs av Göteborgs Stad men en privat aktör ansvarar för driften. Hur dessa parkeringsanläggningar används saknas uppgifter om. Totalt sett finns ca 9 700 parkeringsplatser, privata och kommunalt ägda, området.

Av Parkering Göteborgs parkeringsplatser, inom evenemangsområdet och influensområdet, bedöms knappt 2 000 parkeringsplatser nyttjas i huvudsak under dagtid för arbetspendling. Omkring 800 parkeringsplatser nyttjas som parkering för boende. Vissa av dessa parkeringsplatser samnyttjas för olika ändamål över dygnet. Övriga tider än dagtid bedöms knappt 6 500 av Parkering Göteborgs parkeringsplatser utgöra besöksplatser.

Flera av parkeringsanläggningarna inom området står inför framtida stadsutveckling. Det gäller bland annat (antal platser inom parentes) P-hus Lorensberg (290), P-hus Gösta Rahm (162), Liseberg Södra (864), Fabrikgatan (95) och del av Heden Engelbrectsgatan (216). P-hus Sofierogatan (292) togs 2019 i anspråk för Västlänkens byggnation och är idag rivet. Även om inga beslut ännu finns kan förändrad markanvändning på sikt vara aktuell för Heden helt eller delvis (990), P-hus Kanold (375) m fl. Pågående planering eller inriktning för markanvändningen i dessa fall innebär i flera fall att parkeringsplatser kommer att ersättas i den exploatering som sker, i andra har ännu inte ställning till detta tagits.

Oavsett innebär detta att under den tid planerade projekt genomförs kommer antalet parkeringsplatser att minska. Mot bakgrund av detta och av att parkeringsplatser generellt sett tas i anspråk i staden under Västlänkens byggtid, planerar Göteborgs Stads Parkering AB för en tillfällig anläggning på Heden som beräknas ge ett nettotillskott om 350 parkeringsplatser. Bolaget har även, i samverkan med Got Event, iordningsställt grusytan norr om Valhalla IP till parkeringsplatser att användas då de inte behöver ianspråktagas som uppställningsytor i samband med evenemang på exempelvis Nya Ullevi.

4.2 Parkeringsanläggningarnas användning

För att få en bild av parkeringssituationen har Parkering Göteborgs olika anläggningars användning och funktion kartlagts. Detta har gjorts genom att generellt titta på hur varje parkeringsanläggning används under året och genom att särskilt studera parkeringssituationen vid 8 specifika tillfällen. Data i kartläggningen baserar sig på in- och utlogningar i parkerings-appen, köp av biljett i p-automat samt en bedömning av boende- och tillståndsparkerande vid angiven tidpunkt. Avseende de sistnämnda har ett antal antaganden behövt göras, då data för exakt användning saknas.

Erfarenhetsmässig upplevs en parkeringsanläggning som fullbelagd av den parkerande kunden vid ca 80 % beläggning och detta har utgjort utgångspunkt i kartläggningen. Parkeringsbolaget installerar för närvarande kameror och IT-system för realtidsmätning av beläggning kompletterat med dynamiska vägvisningssystem för att i högre utsträckning kunna optimera anläggningarna.

Följande evenemang har kartlagts:

- IFK-Hammarby, Gamla Ullevi
- IFK-ÖIS, Gamla Ullevi
- Båtmässa och Melodifestival
- Bokmässan och Liseberg öppet
- Stor konsert, Ed Sheeran, Nya Ullevi
- Julhandel och Jul på Liseberg,
- Hockeymatch, Scandinavium

Dessutom har en ”vanlig dag” kartlagts. En sådan är dock mycket sällan förekommande och sällan flera dagar i sträck. Under 2018 har endast fem dagar i sträck utan evenemang identifierats och studerats.

4.3 Slutsatser parkering

Av genomförd kartläggning kan följande slutsatser dras:

Olika parkeringsanläggningar fyller olika behov. Som exempel kan nämnas att Valhalla, Focus-huset och P-hus Lorensberg i högre utsträckning än andra anläggningar används för korttidsparkering, alltså <2 timmar. Dessa kan konstateras ligga i närheten av målpunkter såsom träningsanläggningar, handel och serviceutbud, men används också i hög utsträckning i samband med evenemang. Ullevi-garaget har den högsta andelen långtidsparkering (>6 timmar) avgiftskunder, vilket bedöms bero på taxesättningen som innebär maxdygnstaxa och närheten till kontorsarbetsplatser och en konferensanläggning i Nya Ullevi. Även Ullevi-garaget används i hög utsträckning i samband med evenemang men stängs på grund av säkerhetsskäl vid vissa evenemang på Nya Ullevi. P-hus Tomtegatan, med sin lokalisering i arbetsplatstäta Gårda, används huvudsakligen för arbetsplatsparkering genom tillståndsparkering men fungerar även, genom att annars nyttjas i huvudsak dagtid och genom sin närhet till arenor i evenemangsområdet, som evenemangsparkering och är även relativt välutnyttjad vid evenemang i närheten.

I P-hus Tomtegatan och andra parkeringsanläggningar framförallt i Gårda fungerar samnyttjande av parkering väl, då det är en tydlig skillnad mellan de som har behov av arbetsplatsparkering dagtid och de som besöker evenemang, huvudsakligen på kvällstid. Så är dock inte alltid fallet då evenemangsparkering ger särskilda förutsättningar. För att fylla en funktion som evenemangsparkering kan inte parkeringsplatserna i för hög grad vara ”uppbokade” för andra ändamål. Det innebär att evenemangsparkering får en ojämn beläggningsgrad och är dimensionerad för att kunna möta behov även vid evenemang med väldigt många besökare eller då flera evenemang pågår samtidigt, även om det då innebär en lägre beläggningsgrad däremellan.

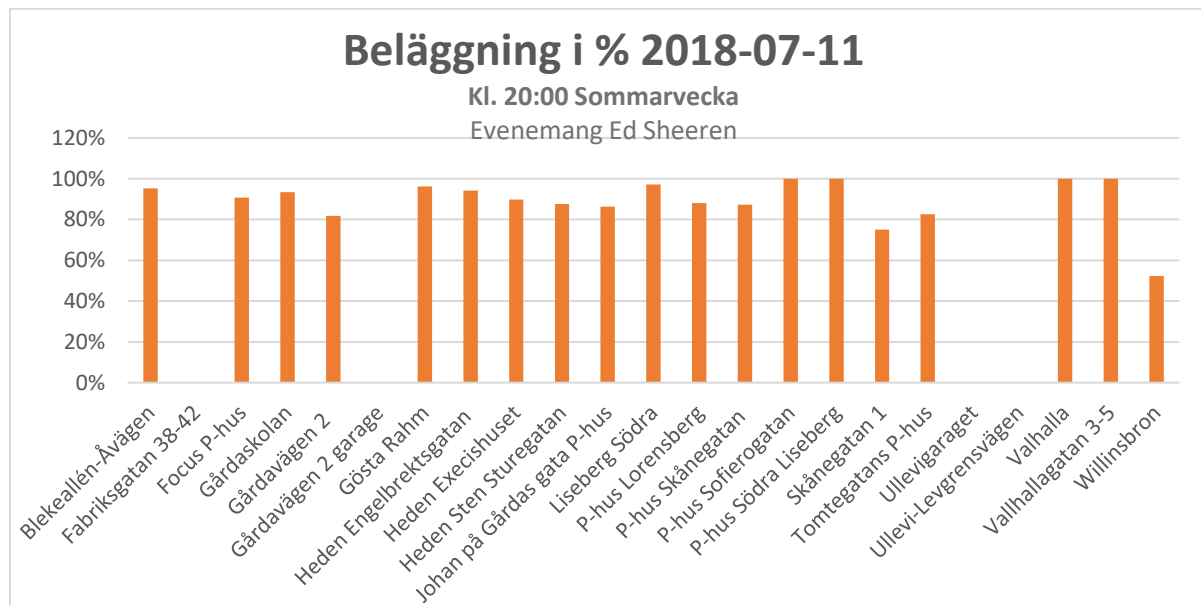


Figur 3. De två första figurerna visar schematiskt beläggningsmönster för parkeringsytor som huvudsakligen används för boende- respektive arbetsplatsparkering och visar en naturlig potential för samutnyttjande. Den sistnämnda speglar schematiskt beläggningsmönstret i samband med evenemang.

Ur parkeringshänseende är inte evenemangsområdet ett särskilt identifierat område, utan influensområdets, det vill säga parkeringar i angränsande område, utnyttjas i högre utsträckning i samband

med evenemang på vissa arenor, exempelvis Scandinavium, Gamla Ullevi och Nya Ullevi. Avståndet mellan parkering och arena är avgörande för hur parkeringsanläggningen används, se även nedan.

När en konsert äger rum på Ullevi och Liseberg har öppet är i stort sett samtliga parkeringsanläggningar inom såväl evenemangs- som influensområdet fullbelagda. Ullevi-garaget är då stängt på grund av säkerhetsskäl.



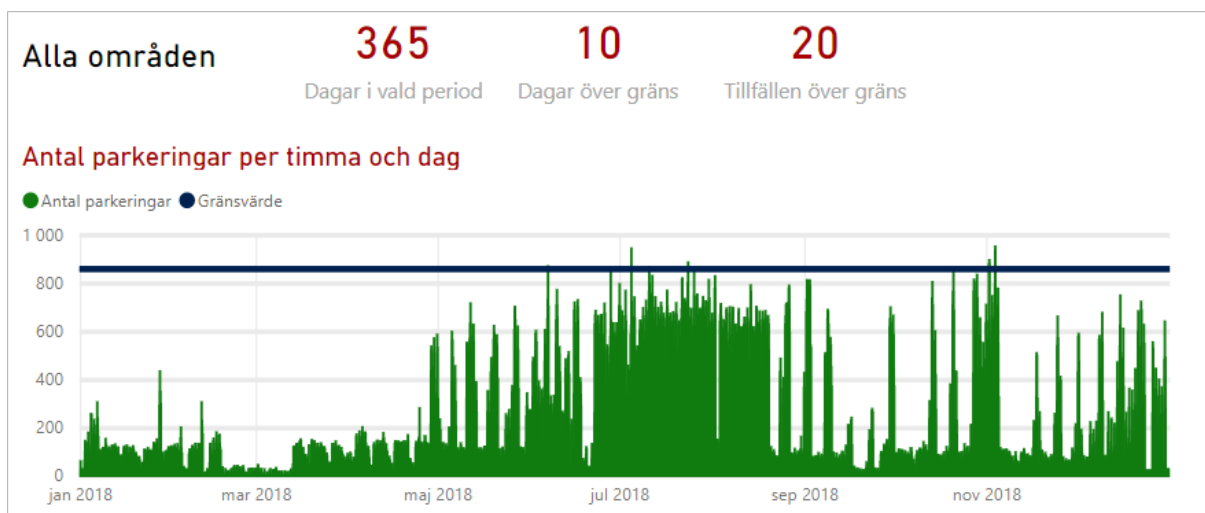
Figur 4. Beläggning i evenemangs- och influensområdets parkeringsanläggningar då konsert äger rum på Ullevi och Liseberg är öppet.

Vid övriga studerade evenemang finns mellan 25 % (Båtmässan) och 60 % (IFK-Hammarby, Gamla Ullevi) platskapacitet kvar inom hela området. Medianvärdet för ledig kapacitet vid dessa tillfällen är omkring 30 %. Sedan mätningen gjordes har P-hus Sofiero med ca 400 parkeringsplatser rivits.

Utifrån de studerade evenemangen och de förändringar som skett är bedömningen att det i huvudsak råder balans mellan utbud och efterfrågan på evenemangsparkering i området med dagens evenemangsnivå och parkeringsutbud, om parkeringsbehovet i samband med evenemang av den typen som studerats ska mötas. Det betyder att om efterfrågan ökar på grund av fler eller större evenemang, evenemangsområdet tillförs verksamheter eller arenor eller om antalet parkeringsplatser minskar, påverkas balansen. Detsamma gäller om området tillförs nya transportslag som kan förväntas påverka besökarnas resandemönster.

Vid de studerade evenemangen blir det tydligt att parkeringsanläggningarna närmast aktuell arena fylls först och att beläggningen minskar när avståndet mellan parkeringsanläggning och arena ökar. Dagens beteende innebär att man parkerar så nära som möjligt.

Det blir också tydligt att ett avstånd om 800–1 000 meter (ca 10 minuters gångväg) mellan en parkering och aktuell arena markant påverkar nyttjandet av en anläggning. Särskilt tydligt blir detta när det gäller Liseberg Södra och Willinsbron, vilka är de anläggningar som oftast har ledig kapacitet vid de studerade tillfällena.



Figur 5. Diagrammet visar beläggningsstatistik för Liseberg Södra under 2018 och visar att anläggningens beläggning väldigt väl följer Lisebergs säsongvariationer och i övrigt har begränsad funktion som parkering för andra evenemang.

5 Förslag till inriktning – trafik

Så länge trafiksituationen på E6/E20 inte markant förändras till lägre trafikflöden än idag bör förändringar som leder till ökad trafikgenerering under högtrafik undvikas inom detta område, om det inte samtidigt genomförs förändringar/åtgärder som minskar trafikgenereringen i motsvarande omfattning. Exempel på sådan förändring/åtgärd kan vara att ta bort parkeringsplatser som genererar trafik till E6/E20 under högtrafik eller att kollektivtrafik och andra mobilitetsåtgärder med säkerställd effekt tillförs området.

Då flera större exploateringar är under planering eller genomförande och situationen på E6/E20 samt i det övergripande lokala trafiksystemet är ansträngd, behöver planeringens grundinställning i hela området vara att biltrafiken inte ska öka och att biltrafiken under högtrafik ska minska. Detta går i linje med ambitionerna i Göteborgs trafikstrategi (Trafikstrategi för en nära storstad).

Förändringar av infrastruktur och bebyggelse som planeras eller genomförs i eller i nära anslutning till evenemangsområdet förutsätts innehålla åtgärder som förbättrar situationen för kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafiken. Detta för att merparten av nuvarande och tillkommande dag- eller nattbefolkning (inte besökare) inte ska vara tvingade att resa till eller från området med bil. Tillkommande planer i området som medger ökad dag- eller nattbefolkning behöver innehålla minst så mycket mobilitetsåtgärder som enligt stadens parkeringstal krävs för att de lägsta parkeringstalen som är möjliga för aktuellt område ska kunna användas. Dessa lägsta parkeringstal ska också användas i tillkommande planer för att säkerställa att tillkommande trafikgenerering blir så låg som möjligt. Det ska vara enkelt att ta sig till och från evenemangsområdet med andra färdmedel än bil.

6 Förslag till inriktning – parkering

Tillgängligheten till evenemangsområdet med olika trafikslag är viktig för Göteborg som evenemangsstad. Därför bör tillgängligheten till området som helhet analyseras och behovet av att ersätta parkeringsplatser som tas i anspråk behöver prövas mot behovet av tillgänglighet till området ur ett besöksperspektiv och pågående omställning mot ett mer hållbart resande och minskad trängsel. Större besöksmål i området (såsom Scandinavium, Svenska Mässan, Liseberg, m m) bör uppmuntras

att genom olika åtgärder minska besökarens bilresande för att på så sätt minska behovet av framtida parkering.

Strategin avseende det parkeringsutbud som staden har rådighet över inom ovan angivna område, bör vara att gradvis, och i takt med att kollektivtrafiken byggs ut och andra mobilitetslösningar erbjuds, omvandla den parkering som idag försörjer arbetande i området till att istället försörja besökare till området. Även privata aktörer inom området bör uppmuntras att omvandla sin parkering på motsvarande vis. Av detta följer att det generellt sett skulle behövas en gradvis men ändå inte långsam omvandling från parkering som genererar trafik i maxtimmarna (vilket är arbetsplatsparkering och till viss del parkering för handel) till parkering som försörjer i huvudsak besöksnäringen.

För tillkommande exploatering i området bör parkeringstalen vara så låga som möjligt. För att hantera tillkommande verksamhetsytors parkeringsbehov krävs samordning, samnyttjande och att alla verksamheter inom evenemangsområdet, befintliga som planerade, aktivt verkar för att de anställda reser till arbetet på ett sätt som inte alstrar ökad trafik. Detta kommer att innebära framtida avtalsmässiga samarbeten mellan aktörer som är verksamma eller vill bygga i området och former för att främja detta bör utvecklas inom staden.

För en långsiktig och balanserad utveckling av tillgängligheten till evenemangsområdet även med bil är det viktigt var nya parkeringsytor inom området lokaliseras. Detta behöver göras med hänsyn till att trafikbelastningen på trafikplatserna längs E6/E20 ska fördelas på lämpligt sätt och att trafikbelastningen inom närområdet kan behöva spridas ut på flera huvudgator. Samtidigt behöver lokalisering av parkeringsytorna vara sådan att den är attraktiv ur ett besöksperspektiv, alltså med rimligt gångavstånd och trygga, attraktiva gångvägar till och från. Framtida parkeringsanläggningar i området bör därför lokaliseras strategiskt ur såväl trafikstrings- som besöksperspektiv. Mot bakgrund av en föreslagen restriktiv hållning när det gäller tillkommande parkeringsvolym är det viktigt att den volym som tillkommer i området får en strategisk och väl avvägd lokalisering.

Med ett avstånd om 1 300 m från centrala evenemangsområdet bedöms parkeringsanläggningen inom Lisebergs utvecklingsområde inte vara strategisk ur ett generellt evenemangs- och besöksperspektiv för staden. Avståndet är för långt för att anläggningen, med dagens beteendemönster, ska anses vara attraktiv för besökare till andra arenor eller besöksmål än de i omedelbar närhet. Bedömningen är att det krävs väl etablerade så kallade last mile-lösningar (transport de sista kilometrarna) för att denna anläggning ska vara attraktiv och i hög utsträckning kunna användas även i samband med andra evenemang i området. Sådana lösningar är för närvarande i stort sett oprövade och ofinansierade. Av mobilitets- och parkeringsutredningen för Detaljplan för Lisebergs utbyggnad öster om Nellickevägen (DP2) framgår att Liseberg och Volvo ser positivt på utvecklingen av framtida mobilitetslösningar och gärna vill vara med och främja en god mobilitet till och från området. I detta avseende finns dock inget åtagande reglerat för någontida part.

Mot bakgrund av avståndet till centrala evenemangsområdet och de säsongsvariationer som följer av framförallt Lisebergs verksamhet bedöms det inte som ändamålsenligt att i planeringen av denna parkeringsanläggning även planera för en högre volym för att möta ett behov av generella besöksplatser för evenemang. Med föreslagen volym kommer anläggningen kunna fungera som en ”buffert” för staden i samband med evenemang under Lisebergs låg- och mellansäsonger men när det gäller eventuella tillkommande parkeringsplatser för evenemangsändamål finns det mer strategiska lokaliseringar för att möta ett sådant behov. Inriktningen för denna anläggning är att främst möta befintligt och tillkommande parkeringsplatsbehov för Liseberg och Volvos verksamhet. Slutsatserna i detta PM stödjer denna inriktning.

Parkeringsanläggningen bedöms inte, även om den skulle utökas i parkeringsvolym, vara lämplig som stadsnära pendel-/entréparkering. Anledningen är trafiksituationen på E6/E20 som redovisats ovan, som pekar på behovet av att minska belastningen under högtrafik, samt att parkeringsanläggningens lokalisering är utan direkt närhet till något av trafikplatserna. Även ur denna aspekt stöds planerad parkeringsvolym av slutsatserna i detta PM.

Området kring Örgrytemotet och Sofierogatan bedöms som en mer strategisk lokalisering för en parkeringsanläggning som ur ett besöks- och trafikalstringsperspektiv kan möta behovet av besöksparkering när andra platser tas i anspråk eller evenemangsområdet utvecklas. Med relativt kort gångavstånd till de flesta arenorna i området och med en spårvagnshållplats i omedelbar närhet, kompletterad med stadens låncykelsystem, bedöms denna anläggning kunna fylla flera funktioner ur parkeringshänseende. En ändrad markanvändning av området vid Sofierogatan, i riktning mot en parkeringsanläggning som del av en annan mer stadsmässig bebyggelse, föreslås därför prövas i detaljplan. Vilken volym av parkering som är ändamålsenlig behöver särskilt belysas med utgångspunkt i kommande planer för området och med avstamp i en mer långsiktig strategi för parkering med koppling till stadens målpunkter.

Det kan konstateras att parkering generellt sett kommer att vara ett viktigt verktyg för staden framöver när det gäller att kunna fullfölja pågående omställning enligt stadens trafikstrategi. Genom lokalisering, volym, erbjudna parkerings- och mobilitetstjänster och prissättning kan användningen styras och bidra till att ställa om till ett mer hållbart resande och minska trängseln på gator och leder. Det bör därför värderas i vilken omfattning staden ska ha rådighet över vissa strategiska parkeringsanläggningar.

Det kan också konstateras att när så kallade last mile-lösningar och långsiktiga affärsmodeller för dem etablerats, kan synen på ändamålsenlig lokalisering av evenemangsparkering förändras, exempelvis så att mer perifera parkeringar kan nyttjas eller etableras och kompletteras med någon form av skytteltrafik. Även befintliga eller nya parkeringar i närheten till god kollektivtrafik kan i framtiden fungera som ändamålsenlig evenemangsparkering. Lämpliga lokaliseringar och förutsättningar för sådana parkeringar behöver dock utredas samlat och strategiskt och i samverkan med evenemangsarrangörerna.



PM Övergripande trafikanalys – dp för kontor vid Ullevigatan

Svar på Länsstyrelsens beslut att pröva Göteborgs Stads antagandebeslut av Detaljplan för kontor vid Ullevigatan inom stadsdelen Gårda

Joachim Karlgren, Trafikkontoret, Samhällsplanering

Till detta PM hör även två bilagor:

Bilaga 1, *Trafikanalys Ullevigatan*, 2018-01-19, Ramböll, på uppdrag av Trafikkontoret, Göteborgs Stad.

Bilaga 2, *PM Översiktlig mobilitetsplan i anslutning till detaljplan för kontor vid Ullevigatan*, 2018-01-09, Sweco Society, på uppdrag av Skanska, Platzer/NCC och Wallenstam.

Utöver detta PM med bilagor skickas även kopior av påskrivna mobilitetsavtal och genomförande-/exploateringsavtal till Länsstyrelsen, samt en avsiktsförklaring gällande tillköp av kollektivtrafik.

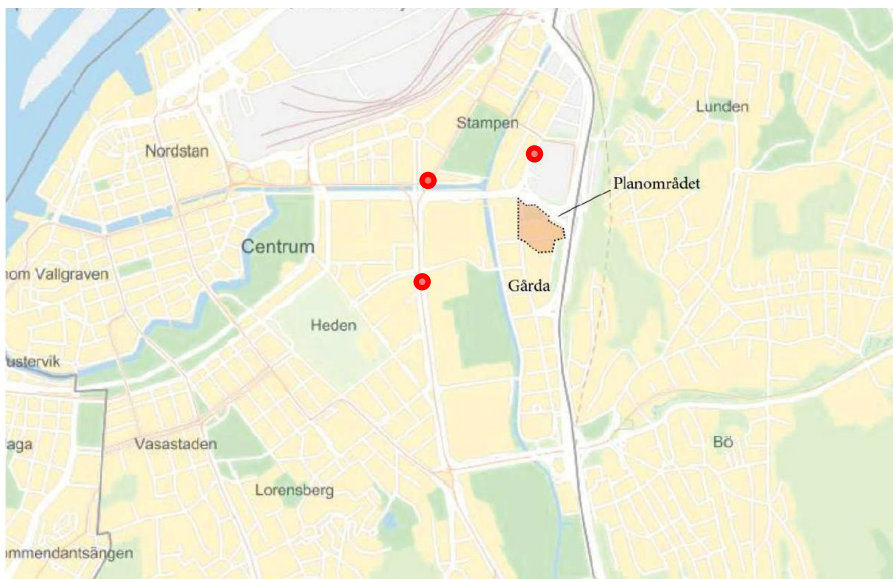
En kommentar till bilaga 1 är att det är flöden under eftermiddagens maxtimme som har analyserats, detta för att tiden för att ta fram detta underlag har varit mycket knapp och för att det normalt är eftermiddagens maxtimme som är dimensionerande i kapacitetssammanhang.

1 Bakgrund

Kommunfullmäktige i Göteborgs Stad beslutade den 14 september 2017 att anta detaljplan för kontor vid Ullevigatan inom stadsdelen Gårda i Göteborgs Stad, Västra Götalands län upprättad den 17 januari 2017 och reviderad den 21 juni 2017. Illustration till detaljplanen och planens läge i staden visas nedan (båda bilderna kommer från planbeskrivningen, tillgänglig på: <http://goteborg.se/wps/portal?uri=gbglnk%3agbg.page.bb7386fd-1152-47cb-9da4-d06bd7780a77&projektid=BN0659/11>).



Figur 1. Illustration av aktuell detaljplan.



Figur 2. Planområdet markerat på en översiktskarta över centrala Göteborg. De närmaste hållplatserna är markerade med röda ringar.

Detaljplanen medger en ny kontorsbyggnad på upp till 40 våningar där det tidigare låg en bensinstation, samt kompletterande kontorsbyggnader inom området. Totalt medges ett tillskott på 120 000 kvm BTA inom planområdet.

Länsstyrelsen har valt att pröva antagandet av planen och i sitt beslut skriver de bland annat:

”Länsstyrelsen har beslutat att pröva kommunens antagandebeslut i enlighet med vad som anges i 11 kap 10 § PBL (2010:900).” --- ”Länsstyrelsen anser att den antagna detaljplanen inte har klarlagt i godtagbar utsträckning hur skada på riksintresse för kommunikationer kommer att undvikas eller begränsas. Länsstyrelsen befarar att genomförandet av detaljplanen påtagligt kan försvåra användandet av riksintresset väg E6/20 och dess



trafikplats Ullevimotet. Funktionen som nationellt huvudstråk kan komma att äventyras och det finns risk för försämrad trafiksäkerhet.”

”Länsstyrelsen anser att detaljplanen behöver redovisa följande:

- *En detaljerad trafikanalys baserad på den faktiska trafikallsträng och påverkan på väg E6/E20 och Ullevimotet som den föreslagna markanvändningen kan generera. Beräkningar behöver göras utifrån ett större påverkansområde på grund av planerade förändringar för trafiken vid Korsvägen och dess konsekvenser för Ullevimotet.*
- *Ett säkerställande av åtgärder som staden behöver genomföra för att aktivt reducera trafikallsträng till och från planområdet.*
- *En avsiktsförklaring mellan Göteborgs Stad och Trafikverket angående åtgärder för en förbättrad infrastruktur för kollektivtrafikförsörjning av planområdet.*
- *En genomförbarhetsstudie som visar att åtgärder är möjliga.*

Således saknar Länsstyrelsen underlag i form av en detaljerad trafikallanalys, trafikreducerande åtgärder, avsiktsförklaring, samt genomförbarhetsstudie som sammantaget säkerställer att den föreslagna markanvändningen är lämplig.”

För att bemöta Länsstyrelsens önskemål om kompletteringar har staden tagit fram detta PM som, tillsammans med sina bilagor samt mobilitetsavtal och genomförande-/exploateringsavtal, besvarar de fyra punkterna som Länsstyrelsen enligt citat ovan anser att detaljplanen behöver redovisa. Då punkterna delvis går i varandra är svaret inte helt uppbyggt efter de fyra punkterna. Kapitel 2 och 3 nedan är fokuserade på att besvara den första punkten. Kapitel 4 till 6 besvarar från olika perspektiv delar av den andra, tredje och fjärde av Länsstyrelsens punkter. I kapitel 7 förs ett resonemang om den sammanvägda konsekvensen av detaljplanen.

2 Utvecklingen i området – konsekvenser för trafiken

Inom en överskådlig framtid kommer det ske flera förändringar av Gårda med omnejd. I arbetet med Program för Gårda kommer flera av dessa förändringar beskrivas och hanteras. Programmets avgränsas ungefär av Örgrytevägen, Mölndalsån och E6/E20. I programmet dras också riktlinjerna upp för Gårdas utveckling fram till 2040 (med utblickar ännu längre fram). Nedan listas några av de förändringar som förväntas vara av störst betydelse för den detaljplan som är ämnet för detta PM.

Under 2018 börjar arbetena med Västlänken och det kommer märkas i Korsvägen, som kommer få minskad kapacitet för biltrafiken främst under den andra fasen av byggperioden (efter sommaren 2020). När Korsvägen återställs efter det att Västlänken är färdigbyggd vid denna plats kommer Korsvägen att se tydligt annorlunda ut än idag (se illustration på sid 8 i bilaga 1). Exempelvis kommer möjligheten att köra bil förbi platsen att vara annorlunda. Syftet är bland annat att göra platsen mer anpassad för att hantera kollektivtrafik och flöden av människor som reser med kollektivtrafiken. För att klara dessa stora flöden av människor och kollektivtrafik vid Korsvägen behöver utrymmet för biltrafiken minskas. Detta kommer leda till att det inte kommer vara lika attraktivt att köra bil via Korsvägen och Örgrytevägen



för att komma till E6 efter ombyggnaden. En första konsekvens av detta, vilket kommer märkas redan under den andra fasen av byggperioden, är att trafiken kommer att öka på andra delar av vägnätet samtidigt som den minskar på bland annat Örgrytevägen.

Vidare pågår för närvarande en ombyggnad av Svingeln. Denna kommer göra platsen bättre för kollektivtrafiken och framförallt för byten mellan olika bussar/spårvagnar. Bland annat för att öka kollektivtrafikens framkomlighet har visst utrymme från biltrafiken tagits i anspråk även här, vilket ger att anslutning från E6 till Friggagatan inte blir lika smidig som tidigare.

Vidare pågår planering för utbyggnad av Liseberg strax söder om dess nuvarande gräns söderut. Detta leder till visst trafiktillskott, men inte under maxtimmarna. Utbyggnaden leder även till viss justering av trafikföringen i området.

För att svara på Länsstyrelsens första punkt i citatet ovan har en detaljerad trafikanalys av konsekvensen av dessa förändringar genomförts. Denna analys beskrivs i bilaga 1, sid 4-8 och det är i hela den bilagan som alla tekniska aspekter av makro-simuleringen i Visum redovisas. Här redogörs enbart för de viktigaste resultaten.

Nedan visas en illustration från sid 8 i bilaga 1 som redovisar trafikens, enligt Visum-modellen, förväntade omflyttningar till följd av Korsvägens, Svingelns och Lisebergs nya utformning. Gröna linjer visar var trafiken minskar, röda var den ökar. Bilden visar med bredden på linjerna hur mycket trafiken förändras. Enheten är antal bilar per maxtimme eftermiddag.



Figur 3. Förändring i trafikflöden med Korsvägens, Svingelns och Lisebergs förändringar, jämfört med en modell för nuläget. Rött motsvarar en ökning av trafik, grönt en minskning. Det är förhållandena under eftermiddagens maxtimme som illustreras.

Som visas i figuren ovan kommer det, enligt Visum-modellen, att ske en viss överflyttning av trafik till Ullevigatan, Levgrensvägen, Allén och E6. Vidare kommer trafiken att minska tydligt runt Korsvägen, på Eklandagatan, Möldalsvägen, Örgrytevägen, Skånegatan och Södra vägen. Enligt analysen blir det, till följd av ändringar i Korsvägen, Svingeln samt Lisebergs utbyggnad, en ökning av det dubbelriktade eftermiddagstimflödet från 7300 (3860+3440 enligt fig 3 i bilaga 1) till 7630 (4090+3540 enligt fig 4 i bilaga 1) där ökningen är som störst (se blå markering i figur 3 ovan). Detta motsvarar 330 fordon i maxtimmen (ungefär ett fordon var 11e sekund). Detta motsvarar en ökning med strax under 5 % och det



kommer ske gradvis under en period som redan har påbörjats (avfarten från E6 till Friggagatan är redan stängd) fram tills omkring 2025 (det är i dagsläget oklart när den nya utformningen av Korsvägen öppnas). Här kan tilläggas att Trafikverket normalt räknar med, oavsett vilka utbyggnader staden genomför, en trafikökning på E6 med omkring 1 % årligen¹.

En aspekt som denna typ av Visum-modeller för närvarande inte tar hänsyn till är det som kallas för inducerad trafik och framförallt motsatsen till inducerad trafik (då det saknas ett bra svenskt begrepp för detta kan vi här kalla det för reducerad trafik). När kapaciteten för bil förbi Korsvägen blir mindre kommer det leda till att resenärer söker alternativa sätt att ta sig till sina mål, antingen genom ändrat färdmedelsval eller ändrat beteende (resa på andra tider eller andra vägar) och att vissa resor inte alls kommer att genomföras (exempelvis kan man samla ihop flera olika ärenden till en och samma resa), o s v². I bilden ovan visas enbart omfördelning, ingen reducering. Ett närliggande exempel på hur det kan fungera med reducerad trafik illustreras av den tillfälliga strypningen av Bryntunneln i Oslo, där kapaciteten under en längre period halverades. Givetvis ledde det till något förlängda restider och mer oförutsägbara restider men sett i relation till hur stor mängd trafik som inte längre kunde nyttja tunneln verkar konsekvenserna varit högst hanterbara. Projektet utvärderas i flera steg av norska TÖI. I den engelska sammanfattningen av denna del av projektet står följande att läsa i slutsatserna³:

“This could be summarized as that halving capacity in the Bryns tunnel, with AADT of 66,000 vehicles per day, did not have major consequences. Road users have made various adaptations, and the delays have increased on affected parts of the road system, but overall, this went quite well. It did not cause chaos, crisis, or intolerable conditions or consequences”

När det gäller förändringar av kapacitet omkring Korsvägen/Gårda så handlar det om mindre förändringar än att som i Oslo halvera kapaciteten för ett stråk som har trafikflöde på 66 000 fordon per dygn. Till detta ska också läggas det faktum att Västlänken kommer vara färdig bara några år efter att aktuell detaljplan genomförts, vilket ger ett mycket bra tillskott till kollektivtrafikförsörjningen av området. Utöver detta planeras för en rad åtgärder för kollektivtrafiken inom eller i anslutning till detta område, såsom spårväg i Allén, spårvägskoppling i Engelbrektsgatan som binder ihop spåren i Avenyn med spåren längs Skånegatan, flytt av spårväghållplats Liseberg österut, närmare Lisebergs station (där den planerade nya busslinjen som ska köpas till kommer att vända eller stanna).

Genom Sverigeförhandlingen kommer också medel för en ny kollektivtrafikförbindelse över Göta Älv, från Brunnsbo till Linnéplatsen, via Hjalmar Brantingsplatsen, Lindholmen och Stigbergstorget. Detta kommer förbättra resandemöjligheterna från Hisingen till Linnéområdet, Sahlgrenska och Chalmers, vilket i sin tur avlastar och skapar mer plats i fordonen som trafikerar mot Korsvägen från norr. Även linbana över älven kommer bidra till helt nya resmöjligheter vilket kommer locka fler till kollektivtrafiken och avlasta andra

¹ Enligt

https://www.trafikverket.se/contentassets/fa072eeb2fb24cada5c4142e4ad84ad1/trafikupprakningstal_samkalk_160401.pdf

² Lär mer om inducerad och reducerad trafik här: <https://www.toi.no/publications/effects-and-consequences-of-capacity-reduction-in-the-bryn-tunnel-per-2016-article34386-29.html>

https://nacto.org/docs/usdg/disappearing_traffic_cairns.pdf

<http://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/pages/PublikationVisa.aspx?PublikationId=824>

³ Se sid 14, https://www.toi.no/getfile.php/1345296/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2017/1566-2017/1566-2017_Summary.pdf



kollektivtrafikkopplingar, vilket i sin tur kommer göra det lättare att resa kollektivt till Gårda. Allt detta kommer vara till stor hjälp när det gäller att minska den totala mängden bilresande till och från Gårda samt övriga centrala Göteborg.

Utöver vad som nämnts ovan finns en rad åtgärder inom *Målbild Koll2035, Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille, Förslagshandling 2017*⁴ som ligger för politiska beslut under våren 2018. Målbilden är parternas gemensamma avsiktsförklaring för vad man vill åstadkomma med kollektivtrafiksystemet på längre sikt, och även om målbilden inte är antaget, så är dess innehåll en viktig del av förutsättningarna för stadens nuvarande och framtida planering. I målbilden visas bland annat ett framtida övergripande kollektivtrafiksystem som kallas metrobussystem med en viktig hållplats vid Örgrytemotet, som kommer ge platsen vid Lisebergs station en större tyngd i kollektivtrafiksystemet än vad den har idag. I målbilden redovisas också kraftfull kollektivtrafik i Fabriksgatan. Ett första steg mot detta tas med denna detaljplan, då en av de viktigaste åtgärderna från avtalen med exploatörerna leder till, är tillkommande av en busslinje som förbinder Fabriksgatan med centrala Göteborg. Detta beskrivs närmare i kapitel 4 nedan.

Således finns det flera faktorer som talar för att de omfördelningarna av trafik som initialt kommer hamna på E6 inte kommer att vara långvariga i de omfattningarna (och här påpekas att de inte är särskilt omfattande enligt Visum-analysen som redovisas ovan). Den förändrade trafiksituationen som gör Korsvägen mindre attraktiv för biltrafik kommer att leda till förändrade resebeteenden. Och med satsningar på kollektivtrafik, mobilitetsåtgärder och lågt parkeringstal så hålls trafikgenereringen från detaljplaneområdet på en mycket låg nivå, vilket beskrivs i kapitel 3.

3 Trafikgenerering från planområdet och fördelning av trafiken

Vad som redogörs för i detta kapitel är en analys av en situation med genomförd detaljplan men utan tillköpt kollektivtrafik och utan de extra mobilitetsåtgärderna som staden kom överens med exploatörerna om efter det att detaljplanen antogs av Göteborgs Stads kommunfullmäktige (mobilitetsåtgärderna redogörs för i kapitel 5, medan tillköpet av kollektivtrafik beskrivs i kapitel 4).

Det finns flera sätt att räkna på trafikgenerering. Det vanligaste i sammanhang som detta är att räkna på tillkommande ytor för olika ändamål för att få en bild av hur många som kommer vara verksamma i området och hur mycket transporter som genereras av området. Ett annat vanligt sätt att räkna är att använda antal tillkommande parkeringsplatser och bedöma hur många bilrörelser varje tillkommande parkeringsplats genererar. Detta kräver dock att man vet hur tillgång på lediga parkeringsplatser är i närområdet.

Maximalt antal tillkommande parkeringsplatser inom detaljplaneområdet har i genomförande-/exploateringsavtal begränsats till 480. Om varje plats genererar i medeltal 3 bilrörelser per dygn (till och från arbetsplatsen samt ibland en extra resa under dagen) blir den tillkommande trafikgenereringen från området strax under 1500 fordonsrörelser per dygn (ådt). Dock finns det enligt en rundringning till samtliga fastighetsägare som har parkering (i

⁴ Se mer om detta samt rapporter på följande sida:

<http://www.vgregion.se/kollektivtrafik/trafikforsorjningsprogrammet--sa-utvecklas-kollektivtrafiken/malbild-koll2035-for-stadstrafikens-stomnat/>



garage eller i parkeringshus) för uthyrning en ledig kapacitet på närmare 50 platser inom 400 meter från planområdet (det saknas tyvärr svar från några av fastighetsägarna). Om vi räknar in att även dessa platser, samt ytterligare 50 (säkerhetsmarginal) så blir det omkring 600 bilplatser och därmed 1800 fordonsrörelser per dygn.

Ett annat sätt att beräkna trafikgenereringen från planområdet är att använda Trafikverkets trafikstringsverktyg⁵. Här matas in data för området samt för en rad andra faktorer, såsom kollektivtrafikens, gång- och cykelvägnätets beskaffenhet, o s v. Vid denna beräkning har vi antagit att tillkommande BTA är 120 000 kvm. Egentligen är det bara 112 000 kvm som kan användas som kontorsyta, 8 000 kvm de 120 000 kvm ska initialt användas som parkering, men kan omvandlas till kontor om de inte behövs som parkering. Men om de inte behövs som parkering så har området redan klarat av att minska biltrafikgenereringen från området förhållandevis bra, och då skulle en beräkning av generering från 120 000 kvm BTA inte vara intressant att göra utifrån detta perspektiv. Men för att ha lite säkerhetsmarginal används alltså här ytan 120 000 kvm BTA som grund för beräkning av trafikgenerering.

Trafikalstringsverktygets utdata ger att tillkommande BTA inom planområdet alstrar trafik enligt följande:

Resor per färdmedel (exkl. nyttotrafik)

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Antal resor / dygn	3 593	4 529	2 890	4 215	369	15 595

Resor uppdelat efter markanvändning

Antal resor / dygn (exkl. nyttotrafik) fördelat per markanvändning

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Kontor	3 593	4 529	2 890	4 215	369	15 595
Totalt	3 593	4 529	2 890	4 215	369	15 595

Uppskattat antal bilar

Antal bilresor, exkl nyttotrafik: 3 593 bilresor
Uppskattning av antal bilar: 2 645 bilar (ADT),
vilket motsvarar ungefär 2 939 AVDT

Figur 4. Resultatredovisning från trafikstringsberäkning i Trafikalstringsverktyget.

Det rör sig således om strax under 3000 fordonsrörelser per dygn. Till detta kommer ca 5 procent nyttotrafik, alltså 150 fordonsrörelser. Indata för denna alstringsberäkning kan redovisas om så önskas.

Göteborgs Stads trafikkontor har ett eget verktyg för att beräkna trafikstring som kallas Resekalkyl och som här kommer vara det beräkningssätt vi väljer att gå vidare med (skillnaden mot övriga är inte stor) eftersom det är anpassat för förhållandena i Göteborg. Enligt beräkningar i Resekalkyl blir trafikgenereringen ca 2700 fordonsrörelser per dygn. Mängden trafik ges som ett spann och då resebeteendet är något mer bilorienterat i denna del av stadsdel Centrum än medelbeteendet (enligt de resvaneundersökningar som görs regelbundet) har vi valt att lägga oss i toppen av spannet, vilket ger ovan angivna siffra. I bilaga 1 redogörs för utdata från Resekalkyl, men där valdes medianvärdet som ingångsdata

⁵ Se <https://applikation.trafikverket.se/trafikstring/>



till modellerna som visar hur mycket trafik som området alstrar och vilka vägar trafiken förväntas ta. Således redovisas något låga värden i bl a figur 9 i avsnitt 4.2 i bilaga 1. Rätt värden återfinns dock i den analys som redogörs för nedan (och som återges i början av avsnitt 4.2 i bilaga 1). Hur trafiken enligt modellerna fördelar sig i vägnätet påverkas dock inte av ovan sagda.

”Detaljplanen vid Ullevigatan genererar totalt ca 2700 fordon per dygn. Baserat på fördelningen på olika vägar i maxtimmen bedöms det att ca 1000 av dessa belastar E6 norr om Ullevimotet, samt 750 på E6 söder om Gårdamotet. Under eftermiddagens maxtimme genererar planen totalt ca 250 fordon, 180 utgående och 70 ingående. Av dessa 250 fordon belastar nära 100 fordon E6 norr om Ullevimotet, samt ca 70 fordon söder om Gårdamotet. Vi antar att flödena är ungefär lika stora men omvända i riktning under morgonens maxtimme.

Tillskottet av fordon från detaljplanen påverkar dock även övrig trafik som på grund av ökad trängsel omfördelas i vägnätet. Tar man hänsyn till den omfördelningen bedöms nettotillskottet av trafik över dygnet till ca 600 fordon per dygn på E6 norr om Ullevimotet, där ökningen framförallt kommer under lågtrafik, samt ca 550 fordon per dygn söder om Gårdamotet. Under eftermiddagens maxtimme blir nettotillskottet nära noll fordon på E6 norr om Ullevimotet på grund av att befintlig trafik i viss mån väljer andra rutter. Nettotillskottet söder om Gårdamotet blir ca 40 fordon per timme.”

Av detta följer att det, enligt Visum-modellen och resonemanget i stycket ovan, genereras 600+550 fordon per dygn (båda riktningar) från planområdet som belastar E6. Dessa 1150 fordon kör både till och från platsen under en dag, vilket ger att det är hälften, 575 fordon, det handlar om. I dessa 575 fordon sitter det normalt 1,2 personer per fordon, vilket ger att det är strax under 700 bilburna personer som detaljplaneområdet tillför, som belastar E6. Det är således så många personer som skulle behöva färdas på annat sätt till hela Gårda-området för att tillkomsten av detaljplanen inte skulle få någon påverkan på E6.

Här kan också diskuteras om man ska använda de 1150 (600+550) fordonen i beräkningen eller om det vore mer korrekt att räkna på de 1750 (1000+750) fordonen som nämns i det första av de två citerade styckena ovan. Hur många som slutligen skulle välja E6 kan ingen svara på eftersom trafik fungerar ungefär som rinnande vatten, det söker sig till det minsta motståndets väg och blir det sämre flöde eller längre restid någonstans kommer några att välja annan väg. Det paradoxala kan således inträffa att trafiken från planområdet inte alls belastar E6 under maxtimmen, för att annan trafik redan skapat köer på Ullevigatan och E6, så att det finns andra vägval som blir snabbare för de som ska till eller från planområdet. Detta beskrivs också i citatet ovan: *”Under eftermiddagens maxtimme blir nettotillskottet nära noll fordon på E6 norr om Ullevimotet på grund av att befintlig trafik i viss mån väljer andra rutter. Nettotillskottet söder om Gårdamotet blir ca 40 fordon per timme.”*

Slutsatsen av dessa olika sätt att se på trafiken är att det är mycket svårt att påvisa exakt vad en detaljplan bidrar med för trafik på en väg som E6. Det vi här bedömer som rimligt att detaljplanen ska ta ansvar för är de 575 bilarna som planen bidrar med enligt beräkningen ovan. Hur detta görs beskrivs i de följande kapitlen. Och redan här bör påpekas att detta är ett mycket teoretiskt angreppssätt och verkligheten är betydligt mer komplex än vad som här återges. Men analyser av detta slaget är det närmaste sanningen vi kommer i ett så här tidigt skede. Faktorer som drivmedelspris, om större arbetsplatser inom Gårda plötsligt flyttar, ändrad tillåten hastighet, ändrade skatteregler förmånsbilar och trängselskatt, o s v är bara



några omvärldsfaktorer som påverkar trafikflöde, vägval, färdmedelsval och därmed belastning på E6.

4 Kollektivtrafik och tillköp

Som beskrivs i detaljplanens planbeskrivning och bilaga 2 (Mobilitetsplanen) är det från planområdet 3-400 meter till närmaste kollektivtrafikhållplats (busslinje 60 mellan Masthugget och Redbergsplassen via Drottningtorget och Brunnsparken, som avgår var 4:e minut i högtrafik). Inom 500 meter finns spårvagnshållplatsen Ullevi norra med flera avgångar och ytterligare några 10-tal meter bort finns Ullevi södra med ett delvis annat utbud av spårvagnstrafik. Således finns det tät kollektivtrafik inom promenadavstånd redan idag. Utöver detta finns det i dagsläget tre välanvända stationer för lånecykelsystemet Styr & Ställ inom 150 meter från planområdet.

För att göra situationen ännu bättre för framtida arbetande inom planområdet och för att tillföra godtagbar kollektivtrafik för övriga Gårda (avser delen söder om Ullevigatan) har inom ramen för detta planarbete ordnats med tillköp av kollektivtrafik. Exploatörerna förbinder sig via genomförandeavtal/exploateringsavtal att finansiera tillköpet under maximalt 6 år från december 2020. De ingår avtal med staden som i sin tur genomför tillköpet av kollektivtrafik⁶. Den tillköpta busslinjen kommer att trafikera som dagens linje 59, från Gamlestaden via Gullbergs Strandgata, och därefter fortsätta via Nordstan, Åkareplatsen, Ullevigatan, Fabriksgatan till Lisebergs station. Den kommer avgå var 10e minut i högtrafik. När linjen varit igång i minst ett år kan den utvärderas. Om den har omkring 8 påstigande per tur i medeltal tas den med ibland de linjer som övervägs inför kommande trafikplan, vilket innebär att den kan tas in i Västtrafiks ordinarie utbud. Om så sker löses exploatörerna från sitt avtal och behöver inte betala mer för tillköpet. Om den kommer med i ordinarie utbud hanteras den som vilken busslinje som helst och får fler avgångar och större bussar när behovet uppstår.

Göteborgs Stad kommer att stå för kostnaden att förtäta avgångarna från dagens var 15e minut till var 10e minut för sträckan Gamlestaden-Nordstan. Resterande del av tillköpet (Nordstan-Lisebergs station) bekostas av exploatörerna. Staden och Västtrafik kommer att stå för hållplatser där så behövs (se mer om detta i kapitel 6 Genomförande). Det kan även bli aktuellt att förlänga linjen ytterligare från Lisebergs station (exempelvis till Kallebäck).

5 Mobilitetsåtgärder kopplade till detaljplanen

I mobilitetsavtalen har vi valt att fokusera på de åtgärder som är möjliga och lämpliga att avtala om i detta skede, samt på de åtgärder som bedöms ha tydlig och säkerställd effekt på biltrafikgenereringen samt resebeteendet. Fastighetsägarna åtar sig att vidmakthålla åtgärderna under minst 10 år från nyproduktionens slutbesked har lämnats. Ansvaret för åtgärderna flyttas över till ny ägare om så blir aktuellt. Följande text (kursiverad) kommer från mobilitetsavtalen:

⁶ Det har inte funnits tillräckligt med tid för att hela vägen politiskt förankra och fastställa tillköpet, varför det istället har skrivits en avsiktsförklaring avseende stadens del av tillköpet. Denna bifogas till handlingarna.



Marknadsmässig prisbild för bilparkering

Avgifter för bilparkering inom fastigheten ska vara marknadsmässiga. Kostnaden för bilparkering bör eftersträvas att vara tim- eller dygnsbaserad. Fastighetsägaren ska avhålla sig ifrån att erbjuda subventionerade parkeringsstillstånd för längre tid än ett dygn. Syftet är att det ska vara mer motiverande för bilpendlare att byta färdmedel, om så bara för en dag i veckan.

Bilpoolplatser

Minst 1 utpekad parkeringsplats för poolbil ska anläggas per 10 000 kvm tillkommande BTA. Bilpoolplatserna ska lokaliseras i ett attraktivt läge inom eller i direkt anslutning till planområdet. Årlig uppföljning ska ske och eventuell ökad efterfrågan på bilpoolplatser ska om möjligt tillgodoses. Bilpoolplatserna får i första hand endast nyttjas av bilpoolsaktörer som erbjuder samtliga hyresgäster inom planområdet sina tjänster. Om så behövs ska fastighetsägaren verka för att bilpoolsaktör etablerar sig inom planområdet.

Attraktiva cykelparkeringar

Cykelparkeringarna ska vara lättillgängliga, trygga och stödsäkra och utrymme för specialcyklar (exempelvis lastcyklar eller cyklar med släp) ska finnas. Minst hälften av platserna ska vara väderskyddade. Cykelpump ska finnas nära cykelparkeringarna.

Realtidstavlor för kollektivtrafiken

Realtidstavlor monteras i lägen där de är synliga för verksamma i planområdet. Tavlorna ska kontinuerligt hållas i god drift.

Startpaket till nyinflyttade företag

Ett mobilitetspaket ska ordnas till alla företag vid inflyttning i fastigheten under hela avtalstiden. Paketet ska uppmuntra företagets anställda att göra sina resor till fots, på cykel, kollektivt eller med poolbil. Mobilitetspaketet kan t.ex. omfatta kartor med lokala målpunkter, information om hållbart resande (t.ex. mobilitetsåtagandena i detta avtal), uppgifter/länkar till mer information, tips på användbara reseappar, eventuella samåkningsmöjligheter i området, etc.

Löpande information om mobilitet

Företag i fastigheten ska informeras om fastighetens särskilt goda förutsättningar för att resa hållbart. Informationen kan handla om nya spårvagnstider, nya fordon i cykel- och bilpoolerna, påminnelse om att det är ”dags att rulla ut cykeln inför våren” och liknande. Syftet ska vara att hålla mobilitetsfrågan levande, för att säkerställa att efterfrågan på parkeringar inte ökar över tid.

Verka för att hyresgäster har rese- och mötespolicys som främjar hållbart resande

Fastighetsägaren ska verka för att företag i fastigheten har rese- och mötespolicys samt vidtar åtgärder som minskar resandet, främjar resande med hållbara färdmedel och minimerar behovet av att nyttja egen bil samt tjänstebil för resor till, från och inom arbetet.

Utöver de åtgärder som redogjorts för ovan så finns det flera kraftfulla och förhållandevis enkla åtgärder kvar att nyttja. Många sådana nämns i bilaga 2 (mobilitetsplan). Exempelvis kan arbetsgivare verka för flexibla arbetstider och uppmuntra anställda att anlända till arbetsplatsen vid olika tidpunkter, underlätta för distans-/webbmöten, genomföra informationskampanjer och marknadsföra hållbara färdmedel, ordna med conciergetjänster för att minska anställdas resebehov. Fler åtgärder inom detta område, som haft god effekt i



andra projekt, är att arbetsgivare subventionerar kollektivtrafikkort och prova-på-kort för kollektivtrafiken, erbjuder tjänstecykel (gärna el-cykel) istället för tjänstebil, låta verksamma låna en el-cykel under en tid och se till att den används väl (av många andra) inom företaget, uppmuntra arbete hemifrån i begränsad omfattning, m m⁷.

Andra åtgärder som inte avtalats om, men som mycket sannolikt kommer att genomföras inom planområdet, är bland annat

- att fastighetsägarna använder sig av grönt eller hållbart hyresavtal och att byggnaderna miljöcertifieras,
- att det ordnas med fasta platser för laddning av elfordon (och att dessa utökas efter behov),
- att det ordnas med cykelservicerum som tillgodoser möjligheter att tvätta, reparera och underhålla sin egen cykel.

För gång- och cykeltrafiken finns också en rad åtgärder att genomföra för både staden och fastighetsägarna. Inom ramen för Program för Gårda tas fram förslag på förbättringar för cykeltrafiken. Cykelbana på båda sidor om Fabriksgatan studeras. Där det är för smal gatusektion kan det bli aktuellt med en cykelfartsgata. Längs Ävägen planeras för ett mer fotgängarvänligt och promenadfrämjande stråk. En ny gång- och cykelbro över Mölndalsån i Blekealléns förlängning planeras det också för, om inte förr så i samband med att en ny arena anläggs på väster sida om Mölndalsån. Norr om Ullevigatan kommer en gång- och cykelväg att anläggas på Rantorgets västra sida (den byggs 2018-2019). Denna kommer binda ihop cykelvägarna över Willinsbron med cykelstråket på Ullevigatans södra sida.

6 Genomförbarhet

Staden kommer att mer detaljerat utreda placering och utformning av hållplatser på Fabriksgatan för den tillköpta busslinjen. Inom program för Gårda har en översiktlig studie av tillgängliga ytor samt placering av hållplatser genomförts. Utgångspunkten är att hållplatser ska placeras vid korsningen med Gårdavägen, Blekeallén samt utanför entrén ICA Focus, vid Lisebergs station. Studien visar hur ytor kan disponeras vid dessa platser och att goda, om än något trånga, lösningar är möjliga. Nedan redovisas skissade förslag på hållplatslösningar:

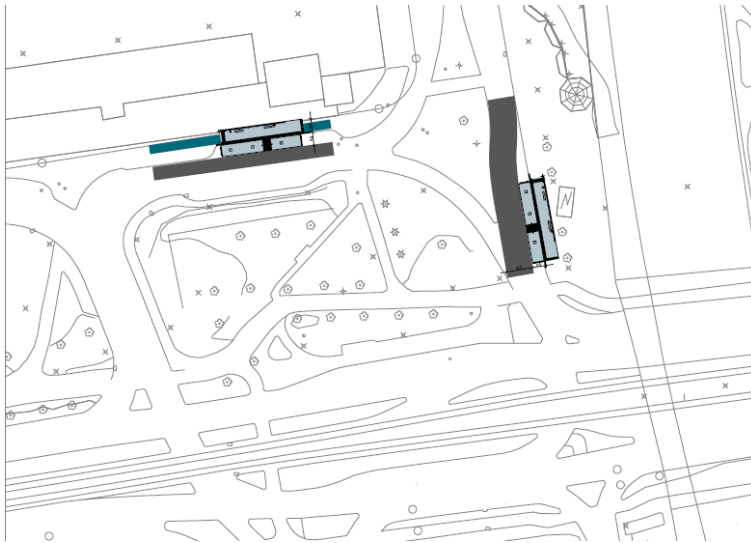
⁷ I princip samtliga åtgärder som nämns i detta stycke finns dokumenterade i någon av följande referenser: En sammanställning på åtgärdsnivå från European Platform on Mobility Management:

<http://www.epomm.eu/index.php?id=2746>

Grön resplan 2020 för Region Östergötland, Inklusiv uppföljning av Grön resplan från år 2013, Trivector Traffic Rapport 2016:08:

https://www.regionostergotland.se/PageFiles/1087/2016_08%20Gr%c3%b6n%20Resplan%202020%20Region%20%20c3%96sterg%c3%b6tland_v%201.0%20dnrFC%202016-148.pdf

För effekter, se även sammanställningen *Effektunderlag – åtgärder för grön resplan*, Trivector Traffic PM 2015:03 (utfört på uppdrag av Trafikkontoret, Göteborg). Rapporten bifogas med övrigt material som sänds till Länsstyrelsen med detta PM.



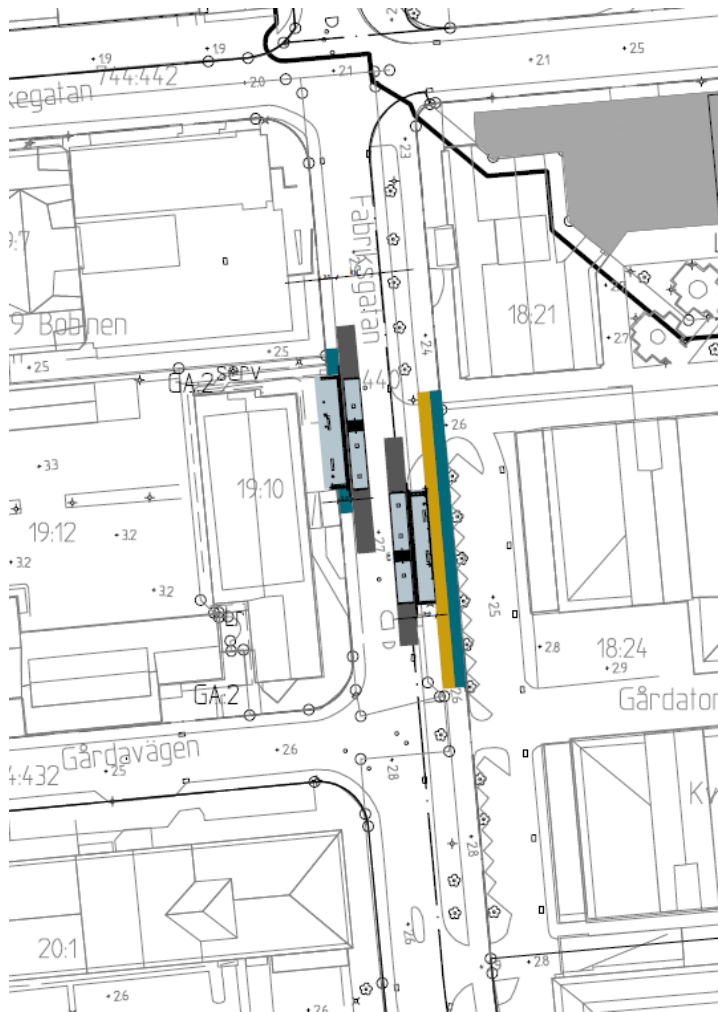
Figur 5: Skiss av förslag på hållplatslösning omkring Lisebergs station.



Figur 6: Skiss av förslag på hållplatslösning omkring Blekeallén, där illustrationen innehåller två förslag för trafiken söderut. Gul markering indikerar var en cykelbana kan passera, blågrön visar utrymme för gångtrafik medan mörkgrå visar utrymme för biltrafik.



Vid denna plats kan det bli aktuellt med hållplatser där biltrafiken får vänta bakom bussen medan denna står vid hållplatsen.



Figur 7: Skiss av förslag på hållplatslösning omkring Gårdavägen, direkt söder om planområdet. Gul markering indikerar var en cykelbana kan passera, blågrön visar utrymme för gångtrafik medan mörkgrå visar utrymme för biltrafik. Vid denna plats kan det bli aktuellt med hållplatser där biltrafiken får vänta bakom bussen medan denna står vid hållplatsen.

När det gäller möjlighet att köra bussen på de förhållandevis trafikerade gatorna så pågår för närvarande ett utredningsarbete avseende Ullevigatans kapacitet. Preliminära resultat visar att det förvisso kommer vara trångt på gatan och att kapacitetstaket närmar sig, men här har bedömningen gjorts att en extra buss var 10 minut ändå kommer att få plats på Ullevigatan, vid Åkareplatsen samt Nordstan. Ytterligare åtgärder, såsom ny Hisingsbro, Bangårdsviadukten och förändrad utformning av området kring Drottningtorget kommer att förbättra kapaciteten vid ovan nämnda delar. Staden gör därför bedömningen att tillköpt kollektivtrafik kommer få plats nu och med tillkommande åtgärder så kommer kapaciteten öka ytterligare varför även eventuella framtida utökningar av tillköpt kollektivtrafik också bedöms få plats.



7 Sammanvägd konsekvens för trafik genererad av detaljplanen

För att hantera den ökade trafikgenereringen som blir från aktuell detaljplan och minimera tillkommande trafikflöde på E6/E20, har staden och exploatörerna inom det arbete som redovisas med detta PM och tillhörande bilagor/avtal, säkerställt följande åtgärder som ligger utöver det som redan tagits med i detaljplanens antagandehandling:

- Tillköp av kollektivtrafik under 6 år som ger komplement till dagens kollektivtrafik med en ny busslinje på Fabriksgatan som förbinder Gårda med Centralen (och vidare till Gamlestaden) med avgång var 10e minut. Om/när denna tas in i Västtrafiks ordinarie utbud kan den utökas avseende täthet och kapacitet (större bussar).
- Preciserat tak för parkering inom detaljplanen till 480 tillkommande parkeringsplatser, vilket avtalats i genomförande-/exploateringsavtal.
- Ingått mobilitetsavtal, där exploatörerna under 10 år förbinder sig till flera olika åtgärder som kommer leda till minskad biltrafikgenerering från området, såsom bilpool, informationspaket till företag, realtidsskyltar för kollektivtrafik, m m.

Förutom alla åtgärder som beskrivs i detta PM pågår vissa förändringar i samhället som kommer göra bilpendlandet till mindre attraktivt i jämförelse med annat färdmedelsval för pendling. En viktig sådan är ändrade regler från Skatteverket gällande förmånsbilar och trängselskatt. Tidigare har de som haft förmånsbil inte själva behövt stå för kostnaden för trängselskatt avseende resor till och från arbetet. Detta är sedan årsskiftet ändrat, vilket sannolikt kommer leda till att effekten av trängselskatten får en viss ökning.

När vi bedömer vilken effekt ovan redovisade åtgärder har, samt effekten av övriga åtgärder som exploatörerna tar på sig men som inte avtalats om, och åtgärder som redan fanns med i detaljplanen, så behöver vi också ta i beaktande områdets potential för omställning. Med detta avses att hur beteendet avseende färdmedelsval för pendling är idag säger något om hur stor möjlig överflyttning till hållbara färdmedel man kan förvänta sig. I ett område där en mycket stor andel av arbetande pendlar med gång, cykel och kollektivtrafik, kan man inte förvänta sig att andelen pendlare med bil ska kunna minska så mycket (det finns alltid några arbetande som av olika orsaker har svårt att pendla med andra färdmedel än bil, om inte restider ska bli orimliga). När det gäller den del av Gårda som detaljplanen avser så har vi genom Vasakronan fått ta del av en resvaneundersökning för en närliggande fastighet (Gårdatorget 1-2, undersökningen utfördes i slutet av september 2014)⁸. Denna visar att av de 160 svarande så var det 52 % som pendlade till arbetet med bil, 25 % som pendlade med kollektivtrafik, 11 % med cykel och 12 % hamnade i kategorin ”övrigt” (där man kan tänka sig att merparten var fotgängare). För att få en känsla för hur stor potential det finns för överflyttning från bilpendling till andra färdmedel jämför vi denna resvaneundersökning med en motsvarande för Vasakronans fastighet vid Bohusgatan 13-15/Skånegatan 9 (vid spårvagnshållplats Ullevi södra) som ligger 500 meter från planområdet. Där var det 22 % av de 405 svarande som reste till arbetet med bil, medan 59 % reste med kollektivtrafik och 10 % vardera med cykel samt ”övrigt”.

⁸ Vasakronan har delat med sig av resultat-filer från sina olika genomförda resvaneundersökningar. Dessa är genomförda för de fastigheter som Vasakronan har certifierat enligt det internationella miljöcertifierings-systemet LEED. Undersökningarna är genomförda vid entréerna till respektive fastighet där passerande har fått bevara frågor om hur de rest till och från arbetet under veckan som gått. Med denna metod får man normalt högre svarsfrekvens än om exempelvis utskick via mail gjorts.



Det är inte helt realistiskt att de närmaste åren nå lika låg andel bilresenärer i södra Gårda som för Skånegatan, men 52 % är en för hög andel för att vara acceptabel. Här kan också nämnas som extra jämförelse att Vasakronans motsvarande resvaneundersökning för Gullbergs Strandgata 2-4 och 6-8, med 411 svarande, visar en biltrafikandel på 38 % och kollektivtrafikandel på 40 %.

Låt oss tänka att det för delen av Gårda som ligger söder om Ullevigatan, mellan E6 och Mölndalsån, men norr Tomtegatan, idag är 50 % av arbetande som kör bil till jobbet, 26 % som åker kollektivt och 12 % vardera som cyklar och reser på "övrigt" sätt. Inom detta område arbetade vid årsskiftet 2015-16 ungefär 5800 personer. Då är det 2900 av dessa som pendlar med bil till jobbet. Enligt resonemang i kapitel 3 är det strax under 700 personer från hela området Gårda som behöver flyttas bort från bilresandet på E6 för att det inte ska märkas några större effekter på E6 från tillkomsten av detaljplanen. Om vi här bortser från de som tillkommer med den nya detaljplanen och tänker att vi behöver lyfta bort omkring 1000 bilresenärer till dagens Gårda för att vara säkra på att i alla fall får bort 6-700 bilister från E6 (omkring 60-70 % av biltrafiken till Gårda kommer via E6), så motsvarar det en minskning av bilpendlingsandelen från 50 % (de 2900) till 33 % (1900). Detta låter sig inte göras över en natt, men med tanke på bilpendlingsandelen för Vasakronans fastighet vid Skånegatan/Bohusgatan på 22 %, och med de åtgärder som redovisats i detta PM, så är detta en högst rimlig målsättning.

När det gäller trafikutveckling och framtida ökning eller minskningar så går det inte att tydligt härleda dessa till enskilda detaljplaner eller byggnader. Faktorer som drivmedelspris, förändrade resmönster på grund av flyttade företag, skatteregler, det ekonomiska läget (konjunktur) och en rad andra faktorer, spelar en betydande roll. De flesta av dessa faktorer är inget som staden tydligt kan påverka.

I sitt beslut att pröva kommunens antagande av detaljplan för kontor vid Ullevigatan skrev Länsstyrelsen följande: *"Således saknar Länsstyrelsen underlag i form av en detaljerad trafikanalys, trafikreducerande åtgärder, avsiktsförklaring, samt genomförbarhetsstudie som sammantaget säkerställer att den föreslagna markanvändningen är lämplig."*

Göteborgs Stad har med de kompensationsåtgärder som har redovisats samt säkerställts i detta PM med tillhörande bilagor och avtal, ansträngt sig för att besvara, hantera och lösa de frågeställningar så som Länsstyrelsen önskade.