

Handling 2020 nr 164

Återrapportering av kommunfullmäktiges uppdrag avseende parkering och infrastruktur i evenemangsområdet

Till Göteborgs kommunfullmäktige

Kommunstyrelsens förslag

Kommunstyrelsen tillstyrker stadsledningskontorets förslag i tjänsteutlåtande den 15 maj 2020 med tillägg enligt yrkande från D och S den 17 juni 2020 och föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

1. Kommunfullmäktiges uppdrag 2017-02-23 § 7 till Göteborgs Stads Parkerings AB och trafiknämnden avseende att belysa parkerings- och infrastrukturfrågan inom evenemangsområdet och återkomma med förslag till beslut om fortsatt inriktning, antecknas och förklaras fullgjort.
2. Göteborgs Stads Parkerings AB och trafiknämnden ges i uppdrag att i samverkan med Västrafik och Business Region Göteborg utreda möjligheten till innovativa mobilitetsåtgärder - så kallade "last-mile-lösningar" – i anslutning till det nya parkeringsgaraget söder om Liseberg.

Vid behandlingen av ärendet i kommunstyrelsen antecknade Jörgen Fogelklou (SD) som yttrande en skrivelse från den 9 juni 2020.

Göteborg den 17 juni 2020
Göteborgs kommunstyrelse

Axel Josefson

Mathias Sköld

Tilläggsyrkande

2020-06-17

Ärende

2.1.7

Demokraterna, Socialdemokraterna

Tilläggsyrkande – Parkering och infrastruktur i evenemangsområdet

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Parkeringsbolaget och Trafiknämnden ges i uppdrag att i samverkan med Västtrafik och BRG utreda möjligheten till innovativa mobilitetsåtgärder - så kallade "last-mile-lösningar" – i anslutning till det nya parkeringsgaraget söder om Liseberg.

Yrkandet

Det planerade nya parkeringsgaraget söder om Liseberg med ca 1500 platser är mycket viktigt för Göteborg.

Det nya garaget kommer vara den primära parkeringen för besökare till Liseberg och ingår i samma byggnad som Volvobolagens stora satsning "World of Volvo".

I underlaget från Parkeringsbolaget och Trafikkontoret pekas det på att så kallade "last-mile-lösningar" kan ge det nya garaget en större betydelse för att även försörja andra delar av evenemangsområdet med parkeringsplatser.

Last-mile-lösningar kan exempelvis innebära skytteltrafik med elbussar mellan det nya parkeringsgaraget och andra delar av evenemangsområdet. Låncyklar som Styr och ställ är ett annat exempel på möjlig last-mile lösning.

Innovativa Last-mile-lösningar kan innebära att man i samverkan med näringslivet inför/testar ny teknik som självkörande fordon mm.

Yttrande angående – Återrapportering av kommunfullmäktiges uppdrag avseende parkering och infrastruktur i evenemangsområdet

Yttrandet

Göteborgs befolkning kommer växa med nära en tredjedel till 2035. Det är viktigt att vi har en så väl genomtänkt och fungerande infrastruktur som möjligt.

Resor och transporter är en viktig del av ett fungerande samhälle. Infrastrukturen måste erbjuda korta restider vilket skapar en förbättrad rörlighet på arbetsmarknaden och möjliggör kompetensförsörjning. Antalet personer som arbetar i en annan kommun än där de bor ökar snabbare än antalet personer som bor och arbetar i samma kommun.

Det är inte asfalt, räls eller ledningar som står i fokus utan hur människor använder dem för att resa, kommunicera och driva företag. Människor måste smidigt, hållbart och kostnadseffektivt kunna transportera sig mellan boende och arbetsplatser.

Det pågår flera stora projekt i staden och antalet parkeringsplatser minskar drastiskt vilket motverkar friheten att själv välja resesätt och därmed även kompetensförsörjningen.

Med detta i åtanke är det ytterst viktigt att erbjuda parkeringsplatser inte enbart för evenemang, det måste finnas gott om platser även för boende och för de som väljer bil för att ta sig till och från arbetet.



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2020-05-15

Diarienummer 0890/20

Handläggare

Patrik von Corswant

Telefon: 031-368 02 48

E-post: patrik.corswant@stadshuset.goteborg.se

Återrapportering av kommunfullmäktiges uppdrag avseende parkering och infrastruktur i evenemangsområdet

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

Kommunfullmäktiges uppdrag 2017-02-23 § 7 till Göteborgs Stads Parkerings AB och trafiknämnden avseende att belysa parkerings- och infrastrukturfrågan inom evenemangsområdet och återkomma med förslag till beslut om fortsatt inriktning, antecknas och förklaras fullgjort.

Sammanfattning

Trafiknämnden och Göteborgs Stads Parkering AB, (nedan kallat Parkeringsbolaget) har fått i uppdrag av kommunfullmäktige 2017-02-23 § 7 att belysa parkerings- och infrastrukturfrågan för evenemangsområdet och återkomma med förslag till beslut om fortsatt inriktning. I återrapporterat PM framgår att de i nuläget finns totalt cirka 9 700 parkeringsplatser inom evenemangsområdet och dess influensområde. Omkring 2 800 av dessa platser nyttjas för arbetspendling och boendeparkering. Med nuvarande evenemangsutbud (före Covid -19 pandemi) råder balans mellan tillgång och efterfrågan avseende evenemangsparkering.

Lokalisering av parkeringsytor bör vara attraktiva ur ett besöksperspektiv. Området kring Örgrytemotet och Sofierogatan bedöms vara den strategiskt bästa lokaliseringen för framtida tillkommande parkeringsanläggningar. 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. Den planerade parkeringsanläggning om 1548 platser söder om Liseberg bedöms inte vara strategisk ur ett generellt evenemangs- och besöksperspektiv för staden.

I PM framgår att trafiksituationen på statliga E6/E20 från norr om Ullevimotet till strax söder om Kallebäcksmotet är ansträngd, särskilt under högtrafik. Förändringar som leder till utökade trafikflöden under högtrafik bör undvikas. Om tillkommande parkering i första hand nyttjas som besöksparkering och inte som kontorsparkering kommer planerade tillskott på parkering söder om Liseberg inte leda till ökad belastning under högtrafik på E6/E20. Slutsatser i levererat underlag överensstämmer med såväl beslutad som pågående detaljplan som tagits fram för området söder om Liseberg.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Trafiknämnden och Parkeringsbolaget har gjort följande bedömning avseende denna dimension:

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

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 besökares tillgänglighet i brett perspektiv i fokus. Minskad tillgänglighet med bil behöver innebära ökad tillgänglighet med andra transportslag eller åtgärder.

Bedömning ur ekologisk dimension

Trafiknämnden och Parkeringsbolaget har gjort följande bedömning avseende denna 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

Trafiknämnden och Parkeringsbolaget har gjort följande bedömning avseende denna dimension:

Med begränsningar av parkeringsmöjligheter för arbetspendlare kan vissa arbetstagare som bor i områden med svag kollektivtrafiksörjning få förlängda restider om de inte längre har möjlighet att ta bilen till arbetet. 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.

Bilagor

1. Kommunfullmäktiges protokollsutdrag 2017-02-23 § 7
2. Göteborgs Stads Parkering AB:s handlingar 2020-03-06 § 30
3. Trafiknämndens handlingar 2020-04-23 § 137

Ärendet

I samband med Kommunfullmäktiges beslut 2017-02-23 §7, Dnr. 1905/16, avseende Lisebergs Jubileumsprojekt fick Göteborgs Stads parkerings AB och trafikinämnden 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. Detta uppdrag återrapporteras genom stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

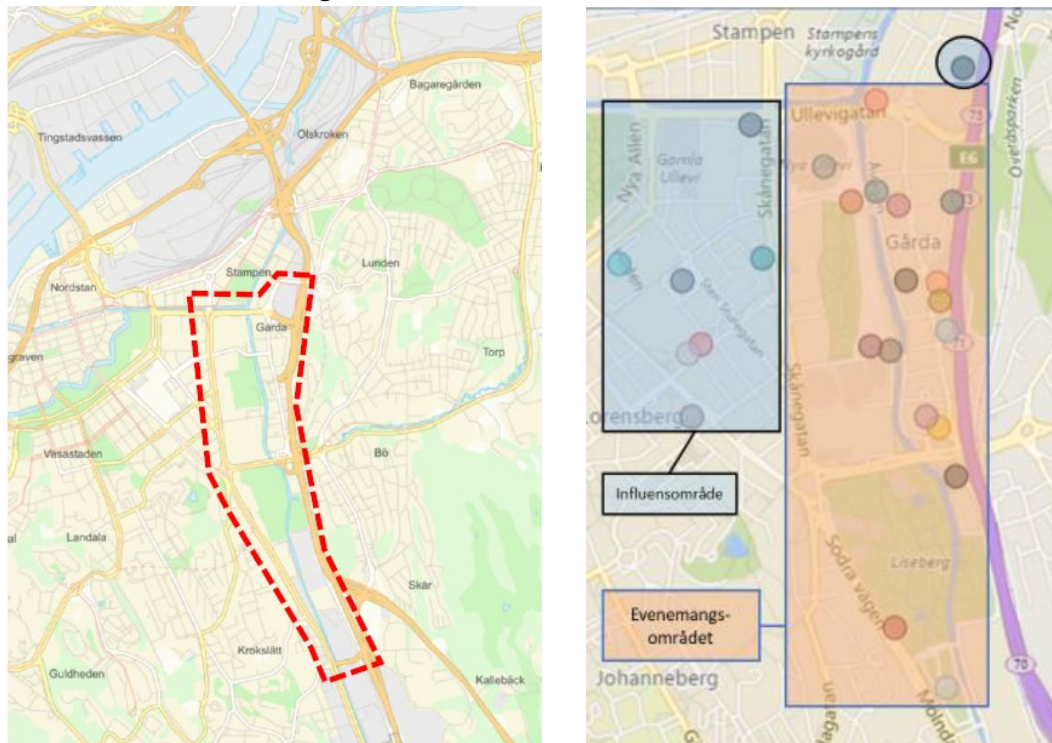
Beskrivning av ärendet

Inledning

I stadsledningskontorets tjänsteutlåtande (Dnr 1905/16) som låg till grund för det nu avrapporterade uppdraget framgår att parkerings- och infrastrukturfrågan behövde belysas utifrån ett bredare perspektiv än enbart Lisebergs. Bedömningen är att det finns ett behov av att ta ett större ansvar för stadens och i synnerhet evenemangsstråkets totala parkeringsbehov, detta med hänsyn till pågående och kommande utvecklingsprojekt i området.

Trafikkontoret och Parkeringsbolaget har arbetat fram ett gemensamt PM. I denna framgår att de tolkat att uppdraget ska genomföras på en övergripande nivå utifrån ett bredare perspektiv med huvudsaklig koppling till dimensionering och funktion för den planerade parkeringsanläggningen söder om Liseberg. De har gjort bedömningen att ett helhetsgrepp i frågan istället bör tas inom ramen för pågående eller kommande ordinarie övergripande planeringsarbeten.

Definition av evenemangsområdet och dess influensområde



I PM:et har evenemangsområdet definierats i enlighet med röd markering i kartbild till vänster ovan. Området mellan E6/E20 i öster, Skånegatan och Mölndalsvägen i väster, Ullevigatan i norr och Sankt Sigfrids led/Kallebäcksmotet i söder. Influensområdet

definieras som mark i nära anslutning till evenemangsområdet i enlighet med det blåmarkerade området i bilden till höger ovan.

Beslutade och pågående detaljplaner söder om Liseberg

Under våren 2017 beslutade byggnadsnämnden om detaljpaneläggning och samråd för hela det område som omfattas av Lisebergs planerade utveckling. Under 2018 beslutades att dela planen där den första planen som vann laga kraft i december 2019 omfattade nöjespark och hotell beläget söder om Liseberg. Detaljplan 2, öster om Nellickevägen omfattar markerat området i bilden nedan.



Illustration över föreslagen bebyggelse i de båda detaljplanerna för området.

Lisebergs styrelse har 2020-05-06 fattat beslut om och hemställt till kommunfullmäktige om att avyttra mark till Volvo och annan extern part villkorat att Volvo uppför ett upplevelsecenter och den andra parten uppför en parkeringsanläggning om ca 1 548 platser. Lisebergs hemställan beräknas komma till kommunstyrelsen någon gång efter sommaren. Detaljplan 2, öster om Nellickevägen möjliggör denna byggnation och beräknas komma till kommunfullmäktige för ställningstagande under hösten 2020. Det sammanlagda parkeringsbehovet för de båda detaljplanerna är preliminärt 1 866 platser. Resterande platser utöver de ca 1 548 platserna som planeras i enlighet med Lisebergs hemställan avses att uppföras längre fram i tiden i takt med att området successivt exploateras med annan bebyggelse i enlighet med detaljplan 2.

Parkeringssituationen för evenemangsområdet

I PM framgår att det i nuläget totalt sett finns ca 9 700 parkeringsplatser, privata och kommunala inom evenemangsområdet och dess influensområde. Omkring 2 800 av dessa platser nyttjas för arbetspendling och boendeparkering. Resterande platser används till största delen som besöksparkering. Flera av befintliga parkeringsanläggningar står inför framtida stadsutveckling. I PM finns identifierat ett flertal faktorer/anläggningsprojekt som påverkar eller kommer att påverka evenemangsområdets parkeringssituation i framtiden men effekterna av dessa finns inte analyserade.

I PM framgår att det i dagsläget med nuvarande evenemangsutbud (före Covid -19 pandemi) råder balans mellan tillgång och efterfrågan avseende evenemangsparkeringsplatser. Efterfrågan på besöksparkering konstateras dock större än utbudet, kopplat till det avstånd man är beredd att gå mellan parkering och målpunkt.

Den sammanvägda bedömningen i PM är att framtida stadsutvecklingsprojekt medför att antalet parkeringsplatser kommer att minska i området. För att kompensera för detta bortfall planeras bland annat en tillfällig parkeringsanläggning på Heden.

Lokalisering av parkeringsytor i evenemangsområdet bör vara attraktiva ur ett besöksperspektiv och 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. För framtida tillgänglighet med bil bedöms därför området kring Örgrytemotet och Sofierogatan vara den strategiskt bästa lokaliseringen för nybyggnation av framtida parkeringsanläggningar för att möta tillkommande behov om evenemangsområdet utvecklas med mer besöksintensiv verksamhet.

För de parkeringsanläggningar som staden har rådighet över inom området bör strategin vara att gradvis och i takt med att kollektivtrafiken/andra mobilitetslösningar byggs ut, omvandla parkering som idag försörjer arbetande i området till att istället försörja besökare till området.

I PM framgår att parkering generellt sett kommer att vara ett viktigt verktyg för staden framöver när det gäller att kunna fullfölja pågående omställning enligt stadens trafikstrategi.

Parkeringssituationen söder om Liseberg

Med ett avstånd om 1 300 m från centrala evenemangsområdet bedöms den i närtid planerade parkeringsanläggning om 1 548 platser öster om Nellickevägen, söder om Liseberg, inte vara strategisk ur ett generellt evenemangs- och besöksperspektiv för staden. Det ses därför inte som ändamålsenligt att inom ramen för denna parkeringsanläggning planera för en högre volym för att möta ett generellt behov av besöksplatser för evenemang. Inriktning för anläggningen bör enligt PM vara att främst möta befintligt och tillkommande parkeringsbehov för Lisebergs och det planerade upplevelsecentrets verksamhet. Vidare bedöms inte, även om den skulle utökas i parkeringsvolym, vara lämplig som stadsnära pendel-/entréparkering.

Beskrivning av trafiksituationen

I PM framkommer att trafiksituationen på statliga E6/E20 från norr om Ullevimotet till strax söder om Kallebäcksmotet är ansträngd, särskilt under högtrafik. Det genomförs kapacitetshöjande åtgärder för att minska köerna men denna kapacitetsökning får inte utnyttjas för att möjliggöra extra trafik under högtrafik till och från evenemangsområdet.

Inom ramen för de två detaljplanerna söder om Liseberg har trafikanalyser, mobilitetsutredningar, trafikförslag mm tagits fram. Slutsatsen är att trafiken till och från det utökade Liseberg och annan besöksnäring behöver vara av sådan karaktär att den inte belastar E6/E20 under högtrafik. Så länge som tillkommande parkering i första hand nyttjas av besökare till Liseberg, Volvos tilltänkta upplevelsecenter etc. och inte av arbetande på kontor kommer det planerade tillskottet på parkering om totalt 1866 platser inte leda till ökad belastning under högtrafik på E6/E20. Förändringar av infrastruktur och bebyggelse som planeras i eller i nära anslutning till evenemangsområdet förutsätts

inhålla åtgärder för ökad kapacitet på kollektivtrafik samt förbättrade gång- och cykelstråk. Förändringar som leder till utökade trafikflöden under högt trafik bör enligt redovisad mobilitetsutredning undvikas.

Stadsledningskontorets bedömning

Stadsledningskontoret bedömer att trafiknämndens och Parkeringsbolagets underlag är väl genomarbetat vad gäller nulägesbeskrivning. Det finns luckor avseende den framåtriktade analysen då effekten av identifierade faktorer/anläggningsprojekt som påverkar eller kommer att påverka evenemangsområdets parkeringssituation i framtiden inte är analyserade. Men materialet som helhet anses utgöra ett fullgott underlag som motsvarar de svar som kommunfullmäktige efterfrågat. Slutsatser i PM och trafiknämndens respektive Parkeringsbolagets tjänsteutlåtanden motsäger inte de båda detaljplanerna som tagits fram för området söder om Liseberg. Stadsledningskontoret föreslår därför att uppdraget förklaras fullgjort.

Då Liseberg varit delaktig i arbetet med PM är dess slutsatser inarbetade i den hemställan till kommunfullmäktige som Lisebergs styrelse fattat beslut om 2020-05-06 avseende uppförande av Volvos upplevelsecenter och parkeringsanläggning. Detta ärende förväntas komma till kommunstyrelsen någon gång efter sommaren.

Magnús Sigfússon

Direktör Stadsutveckling

Eva Hessman

Stadsdirektör



§ 7 Dnr 1905/16

Lisebergs jubileumsprojekt

Handling

2017 nr 27.

Yrkanden

David Lega (KD) yrkar i första hand återremiss till kommunstyrelsen i enlighet med yrkandet från KD i kommunstyrelsen och i andra hand avslag på kommunstyrelsens förslag.

Ali Moeni (S), Monika Djurner (V), Anna Sibinska (MP), Theo Papaioannou (VägV) och Christer Holmgren (M) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Propositionsordning

Tjänstgörande ordföranden ställer först propositioner på dels ärendets återremiss och dels ärendets avgörande idag och finner att kommunfullmäktige beslutat avgöra ärendet vid dagens sammanträde. Omröstning begärs.

Omröstning

Godkänd voteringsproposition: ”Ja för ärendets avgörande idag. Nej för ärendets återremiss”. Omröstningen utfaller med 78 Ja mot 3 Nej. Hur var och en röstar framgår av bilaga 4.

Propositionsordning

Tjänstgörande ordföranden ställer härafter propositioner på bifall respektive avslag på kommunstyrelsens förslag och finner att det bifallits. Omröstning begärs.

Omröstning

Godkänd voteringsproposition: ”Ja för bifall och Nej för avslag på kommunstyrelsens förslag”. Omröstningen utfaller med 78 Ja mot 3 Nej. Hur var och en röstar framgår av bilaga 5.

Beslut

Enligt kommunstyrelsens förslag:

1. Lisebergs AB:s hemställan om Jubileumsprojektet omfattande vattenpark med integrerat upplevelseboende/upplevelsehotell, tillstyrks.
2. Göteborgs Stads Parkerings 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.



Göteborgs Stad

Kommunfullmäktige

Expedieras

Liseberg AB
Göteborg & Co Kommunintressent AB
Göteborgs Stads Parkerings AB
Göteborgs Stadshus AB

Vid protokollet

Lina Isaksson
2017-03-08

Ordförande

Åse-Lill Törnqvist

Justerare

Camilla Widman

Justerare

Christina Hjort Bröndt



Ärendenr: 7

Ärendemening:

Lisebergs jubileumsprojekt (Återremiss/avgöra idag)

Ja: 78

Nej: 3

Avstår: 0

Frånvarande:0

Ledamot	Parti	Plats	Funktion	Resultat
Aslan Akbas	S	27	Ledamot	Ja
Bo Anderssen	L	39	Ledamot	Ja
Ingrid Andreae	S	28	Ledamot	Ja
Jonas Attenius	S	1	Ersättare	Ja
Julia Bahner	FI	74	Ledamot	Ja
Maria Ben Salem Dynehäll	L	15	Ersättare	Ja
Marie-Louise Bergström	VV	70	Ledamot	Ja
Daniel Bernmar	V	55	Ledamot	Ja
Lisbeth Boëthius	M	17	Ledamot	Ja
Sofi Bringsoniou	S	26	Ledamot	Ja
Margareta Broang	M	40	Ersättare	Ja
Mats Brodefors	M	43	Ledamot	Ja
Jenny Broman	V	62	Ledamot	Ja
Kalle Bäck	KD	57	Ledamot	Nej
Cristian Delgado	S	32	Ersättare	Ja
Monika Djurner	V	66	Ledamot	Ja
Håkan Eriksson	V	65	Ersättare	Ja
Katarina Flisak	M	60	Ledamot	Ja
Ann Catrine Fogelgren	L	14	Ledamot	Ja
Jörgen Fogelklou	SD	78	Ledamot	Ja
Lars Hansson	SD	76	Ledamot	Ja
Daniel Havdelin	S	24	Ersättare	Ja
Tom Heyman	VV	67	Ledamot	Ja
Christina Hjort Bröndt	M	59	Ledamot	Ja
Christer Holmgren	M	48	Ledamot	Ja
Saida Hussein	S	29	Ledamot	Ja



Göteborgs Stad

Kommunfullmäktige

Marie-Louise Hänel Sandström	M	18	Ledamot	Ja
Claes Johansson	M	44	Ledamot	Ja
Marina Johansson	S	5	Ledamot	Ja
Axel Josefson	M	46	Ledamot	Ja
Ulf Kamne	MP	36	Ledamot	Ja
Ann Karlsson	V	64	Ledamot	Ja
Tord Karlsson	S	11	Ledamot	Ja
Piotr Kiszkiel	L	4	Ledamot	Ja
David Lega	KD	56	Ledamot	Nej
Staffan Levinsson	SD	77	Ledamot	Ja
Staffan Lindström	S	12	Ersättare	Ja
Emilie Lotterberg	M	41	Ledamot	Ja
Hampus Magnusson	M	47	Ledamot	Ja
Bobbo Malmström	V	61	Ledamot	Ja
Pär-Ola Mannefred	M	16	Ledamot	Ja
Ali Moeeni	S	22	Ledamot	Ja
Johan Nyhus	S	6	Ledamot	Ja
Helene Odenjung	L	13	Ledamot	Ja
Kristina Palmgren	L	38	Ledamot	Ja
Theo Papaioannou	VV	68	Ledamot	Ja
Catarina Pettersson	VV	69	Ledamot	Ja
Johan Pettersson	KD	58	Ersättare	Nej
Karin Pleijel	MP	35	Ledamot	Ja
Yasmine Posio Nilsson	V	54	Ledamot	Ja
Admir Ramadanovic	S	30	Ledamot	Ja
Jonas Ransgård	M	21	Ledamot	Ja
Elisabet Rothenberg	M	3	2:e v Ordf	Ja
Amalia Rud Pedersen	S	25	Ersättare	Ja
Maria Rydén	M	19	Ledamot	Ja
Jerker Schmidt	L	37	Ersättare	Ja
Endrick Schubert	S	8	Ledamot	Ja
Reger Shafik	S	23	Ledamot	Ja
Anna Sibinska	MP	53	Ledamot	Ja



Göteborgs Stad

Kommunfullmäktige

Marcus Silverbåge	SD	81	Ersättare	Ja
Birgitta Simonsson	M	45	Ledamot	Ja
Jimmy Ståhl	SD	80	Ledamot	Ja
Anders Sundberg	M	49	Ersättare	Ja
Stina Svensson	FI	75	Ledamot	Ja
Özgür Tasbas	MP	50	Ledamot	Ja
Eva Ternegren	MP	51	Ersättare	Ja
Kristina Tharing	M	20	Ledamot	Ja
Gudrun Tiberg	FI	73	Ersättare	Ja
Björn Tidland	SD	79	Ledamot	Ja
Derya Tumayer	MP	52	Ersättare	Ja
Mattias Tykesson	M	42	Ledamot	Ja
Michael Törnqvist	MP	33	Ledamot	Ja
Åse-Lill Törnqvist	MP	2	1:e v Ordf	Ja
Mariya Voyvodova	S	7	Ledamot	Ja
Martin Wannholt	M	72	Ledamot	Ja
Hillevi Werring	MP	34	Ersättare	Ja
Camilla Widman	S	9	Ersättare	Ja
Roshan Yigit	S	31	Ledamot	Ja
Johan Zandin	V	63	Ledamot	Ja
Jahja Zeqiraj	S	10	Ledamot	Ja
Anders Åkvist	VV	71	Ledamot	Ja



Ärendenr: 7

Ärendemening:

Lisebergs jubileumsprojekt

Ja: 78

Nej: 3

Avstår: 0

Frånvarande:0

Ledamot	Parti	Plats	Funktion	Resultat
Aslan Akbas	S	27	Ledamot	Ja
Bo Anderssen	L	39	Ledamot	Ja
Ingrid Andreae	S	28	Ledamot	Ja
Jonas Attenius	S	1	Ersättare	Ja
Julia Bahner	FI	74	Ledamot	Ja
Maria Ben Salem Dynehäll	L	15	Ersättare	Ja
Marie-Louise Bergström	VV	70	Ledamot	Ja
Daniel Bernmar	V	55	Ledamot	Ja
Lisbeth Boëthius	M	17	Ledamot	Ja
Sofi Bringsoniou	S	26	Ledamot	Ja
Margareta Broang	M	40	Ersättare	Ja
Mats Brodefors	M	43	Ledamot	Ja
Jenny Broman	V	62	Ledamot	Ja
Kalle Bäck	KD	57	Ledamot	Nej
Cristian Delgado	S	32	Ersättare	Ja
Monika Djurner	V	66	Ledamot	Ja
Håkan Eriksson	V	65	Ersättare	Ja
Katarina Flisak	M	60	Ledamot	Ja
Ann Catrine Fogelgren	L	14	Ledamot	Ja
Jörgen Fogelklou	SD	78	Ledamot	Ja
Lars Hansson	SD	76	Ledamot	Ja
Daniel Havdelin	S	24	Ersättare	Ja
Tom Heyman	VV	67	Ledamot	Ja
Christina Hjort Bröndt	M	59	Ledamot	Ja
Christer Holmgren	M	48	Ledamot	Ja
Saida Hussein	S	29	Ledamot	Ja



Göteborgs Stad

Kommunfullmäktige

Marie-Louise Hänel Sandström	M	18	Ledamot	Ja
Claes Johansson	M	44	Ledamot	Ja
Marina Johansson	S	5	Ledamot	Ja
Axel Josefson	M	46	Ledamot	Ja
Ulf Kamne	MP	36	Ledamot	Ja
Ann Karlsson	V	64	Ledamot	Ja
Tord Karlsson	S	11	Ledamot	Ja
Piotr Kiszkiel	L	4	Ledamot	Ja
David Lega	KD	56	Ledamot	Nej
Staffan Levinsson	SD	77	Ledamot	Ja
Staffan Lindström	S	12	Ersättare	Ja
Emilie Lotterberg	M	41	Ledamot	Ja
Hampus Magnusson	M	47	Ledamot	Ja
Bobbo Malmström	V	61	Ledamot	Ja
Pär-Ola Mannefred	M	16	Ledamot	Ja
Ali Moeeni	S	22	Ledamot	Ja
Johan Nyhus	S	6	Ledamot	Ja
Helene Odenjung	L	13	Ledamot	Ja
Kristina Palmgren	L	38	Ledamot	Ja
Theo Papaioannou	VV	68	Ledamot	Ja
Catarina Pettersson	VV	69	Ledamot	Ja
Johan Pettersson	KD	58	Ersättare	Nej
Karin Pleijel	MP	35	Ledamot	Ja
Yasmine Posio Nilsson	V	54	Ledamot	Ja
Admir Ramadanovic	S	30	Ledamot	Ja
Jonas Ransgård	M	21	Ledamot	Ja
Elisabet Rothenberg	M	3	2:e v Ordf	Ja
Amalia Rud Pedersen	S	25	Ersättare	Ja
Maria Rydén	M	19	Ledamot	Ja
Jerker Schmidt	L	37	Ersättare	Ja
Endrick Schubert	S	8	Ledamot	Ja
Reger Shafik	S	23	Ledamot	Ja
Anna Sibinska	MP	53	Ledamot	Ja



Göteborgs Stad

Kommunfullmäktige

Marcus Silverbåge	SD	81	Ersättare	Ja
Birgitta Simonsson	M	45	Ledamot	Ja
Jimmy Ståhl	SD	80	Ledamot	Ja
Anders Sundberg	M	49	Ersättare	Ja
Stina Svensson	FI	75	Ledamot	Ja
Özgür Tasbas	MP	50	Ledamot	Ja
Eva Ternegren	MP	51	Ersättare	Ja
Kristina Tharing	M	20	Ledamot	Ja
Gudrun Tiberg	FI	73	Ersättare	Ja
Björn Tidland	SD	79	Ledamot	Ja
Derya Tumayer	MP	52	Ersättare	Ja
Mattias Tykesson	M	42	Ledamot	Ja
Michael Törnqvist	MP	33	Ledamot	Ja
Åse-Lill Törnqvist	MP	2	1:e v Ordf	Ja
Mariya Voyvodova	S	7	Ledamot	Ja
Martin Wannholt	M	72	Ledamot	Ja
Hillevi Werring	MP	34	Ersättare	Ja
Camilla Widman	S	9	Ersättare	Ja
Roshan Yigit	S	31	Ledamot	Ja
Johan Zandin	V	63	Ledamot	Ja
Jahja Zeqiraj	S	10	Ledamot	Ja
Anders Åkvist	VV	71	Ledamot	Ja

Protokoll (nr 3)

Sammanträdesdatum: 2020-03-06

Tid: 15:30 – 17:05 med ajournering mellan kl 16:40 och 16:50

Plats: Ullevi Restaurang och Konferens, Göteborg

Paragrafer: 24 - 36

Närvarande**Ledamöter**

Margareta Broang, ordförande

Max Törnqvist, förste vice ordförande,

Gertrud Ingelman, andre vice ordförande,

Parisa Rezaeivar

Niclas Hammarstrand

Tjänstgörande ersättare

Lars-Arne Johansson

Gus Kaage

Ersättare

Jonas Forslind

Personalföreträdare

Almir Hrvat, Unionen

Övriga

Lars Björklund, vd

Fia Hendar, sekreterare

Lena Lundblad, avdelningschef strategisk utveckling, § 30 - 32

Joachim Karlgren, Trafikplanerare Trafikkontoret, § 30 - 32

Hanna Munde, avdelningschef Marknad och affärsutveckling, § 33

Protokoll (nr 3)

Sammanträdesdatum: 2020-03-06

Justeringsdag: 2020-03- ||**Underskrifter****Sekreterare**

Fia Hendar

**Ordförande**

Margareta Broang

**Justerande**

Gertrud Ingelman

§ 24**Sammanträdet öppnas**

Ordföranden Margareta Broang öppnar sammanträdet.

§ 25**Tjänstgörande och anmälan av jäv**

Styrelsen genomför jävsprövning. Inget jäv anmäls. Lars-Arne Johansson ersätter Marianne Qvick Stoltz som har anmält förhinder. Gus Kaage ersätter Eva Ringdahl som anmält förhinder.

§ 26**Val av justerare****Beslut**

Styrelsen beslutar att utse Gertrud Ingelman att jämte ordföranden justera dagens protokoll.

Protokoll (nr 3)

Sammanträdesdatum: 2020-03-06

§ 27**Godkännande av föredragningslistan**

Föredragningslistan skickades ut till styrelsen den 28 februari 2020.

Beslut

Styrelsen beslutar att godkänna föredragningslistan, med föreslagen ändring av dagordningen.

Handling

Kallelse/Föredragningslista Göteborgs Stads Parkering AB den 28 februari 2020.

§ 28 Dnr 0059-20**Föregående sammanträdesprotokoll**

Styrelsen antecknar protokollet från styrelsens sammanträde den 18 februari 2020.

Handling

Styrelseprotokoll Göteborgs Stads Parkering den 18 februari 2020.

§ 29 Dnr 0015-20**Vd-rapport februari 2020**

Vd informerar om månadens händelser i bolaget samt om olika projekt i staden som bolaget är involverad i.

Beslut

Styrelsen beslutar att anteckna informationen.

Handling

Vd-rapport, februari 2020

§ 30 Dnr 0061-20**Återrapport av kommunfullmäktiges uppdrag 23 februari 2017
rörande infrastruktur och parkeringssituationen i
evenemangsområdet**

Joachim Karlgren och Lena Lundblad svarar på frågor.

Beslut

Styrelsen

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

Handling

Återrapport av kommunfullmäktiges uppdrag den 23 februari 2017 rörande infrastruktur och parkeringssituationen i evenemangsområdet, den 3 mars 2020

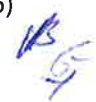
§ 31 Dnr 0163-19**Yttrande över detaljplan för Lisebergs utvidgning öster om
Nellikevägen (granskningsremiss)****Beslut**

Styrelsen beslutar att

1. förslaget till detaljplan för Lisebergs utbyggnad öster om Nellikevägen tillstyrks, med beaktande av de synpunkter som redovisas under överväganden
2. översända yttrandet till byggnadsnämnden

Handling

Yttrande över detaljplan för Lisebergs utvidgning öster om Nellikevägen (granskningsremiss) den 6 mars 2020



§ 32 Dnr 0192-16**Yttrande över detaljplan för verksamheter, handel och bostäder norr om Centralstationen (granskningsremiss)****Beslut**

Styrelsen beslutar att

1. tillstyrka förslaget till Detaljplan för verksamheter, handel och bostäder norr om Centralstationen (dnr BN0604/13) med beaktande av de synpunkter som redovisas under bolagets bedömning.
2. översända yttrandet till byggnadsnämnden.

Handling

Yttrande över detaljplan för verksamheter, handel och bostäder norr om Centralstationen (granskningsremiss) den 6 mars 2020

§ 33 Dnr 0064-20**Beslut angående uppdrag från kommunfullmäktige till Grefab och Parkeringsbolaget gällande parkering i Saltholmen**

Hanna Munde informerar om ärendet.

Beslut

Styrelsen beslutar att

- Föreslagna ersättningsplatser på Talattagatan och på Vikebacken är konstaterat inte möjliga för Grefabs verksamhet.
- I avvaktan på ersättningsplatser till Grefab erbjuds 30 köande hos Göteborgs Stads Parkering säsongsparkering på Grefabs ytor även väster om terminalbyggnaden.

Handling

Beslut angående uppdrag från kommunfullmäktige till Grefab och Parkeringsbolaget gällande parkering i Saltholmen, den 6 mars 2020.

§ 34**Tillägg till vd-rapporten**

Vd informerar om två resor, till Intertraffic i Amsterdam och till Riga

Beslut

Styrelsen antecknar informationen.

§ 35**Förslag till organisationsförändring**

Vd informerar styrelsen om tänkt organisationsförändring

Beslut

Styrelsen beslutar

att godkänna organisationsförändringen avseende kund- och parkeringsservice
att styrelsen bordlägger resterande del av förslaget.

Styrelsen rekommenderar vd att ekonomichefen och bolagsjuristen är del av
ledningsgruppen.

§ 36**Övriga frågor**

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 högt trafik 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 få 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 högttrafik 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 högttrafik 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 trafikinämnden 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 trafikinämnden 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.

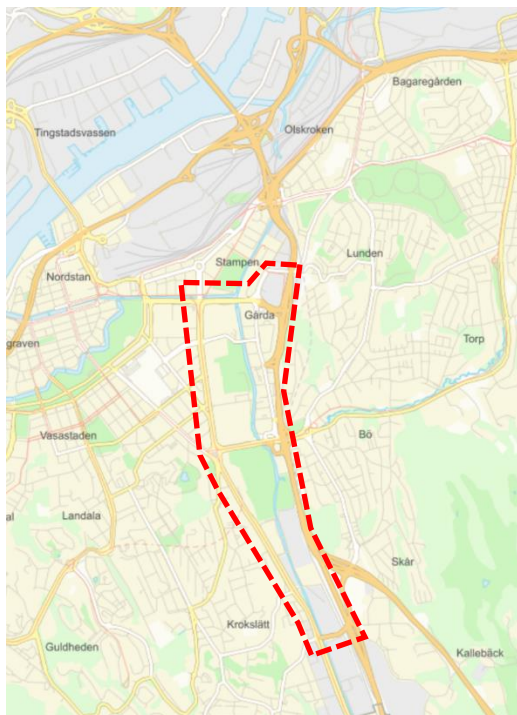
Bedömningen är att ett helhetsgrepp om frågan lämpligen bör tas inom ramen för pågående eller kommande ordinarie övergripande planeringsarbeten där bred beredning genom flera förvaltningar och bolag och politisk förankring kan hanteras enligt ordinarie processer. Exempel på sådana arbeten är Program 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 i 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 Trängselsproblematik

Trafiksituationen på statliga E6/E20 från norr om Ullevimotet till strax söder om Kallebäcksmotet är ansträngd, särskilt under högt trafik¹ 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 högt trafik 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 trafikalstring 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 högt trafik avses här tider omkring när maxtimme på morgon och eftermiddag inträffar, alltså när det är köer och trafiken flyter tydligt långsammare än under lågt trafik. Schablonmässigt kan högt trafik 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 ”får plats”. Den totala mängd bilresor som idag görs till och från Gårda och som belastar E6/E20 i högttrafik, 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 planeringsskedet 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 högttrafik. Normalt anländer och lämnar besökare till denna typ av verksamheter inte vid de tider då det är högttrafik, varför det inte blir någon tydlig konflikt.

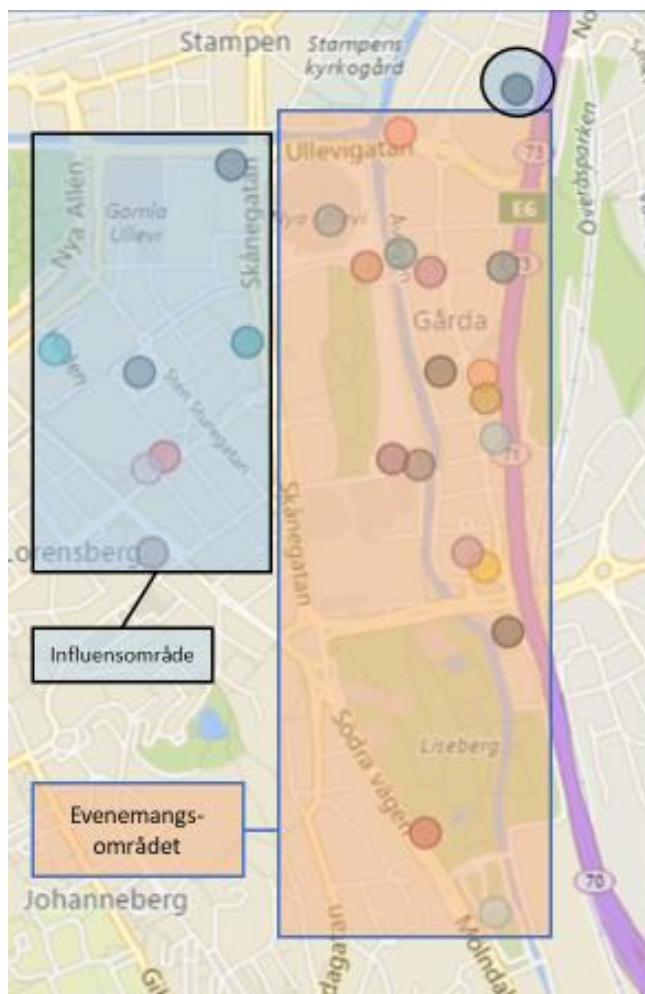
Så länge tillkommande parkering inom de två detaljplanerna i första hand nyttjas av besökare till Liseberg, muséer och likande och inte av arbetande vid kontor, kommer detaljplanerna inte leda till ökad belastning under högttrafik på E6/E20.

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 Parkeringssituationen 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 parantes) P-hus Lorensberg (290), P-hus Gösta Rahm (162), Liseberg Södra (864), Fabriksgatan (95) och del av Heden Engelbrektsgatan (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 utloggningar 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 långtidsparkerande (>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 Tomtegratan, 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 Tomtegratan 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 belägningsgrad 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 belägningsgrad däremellan.

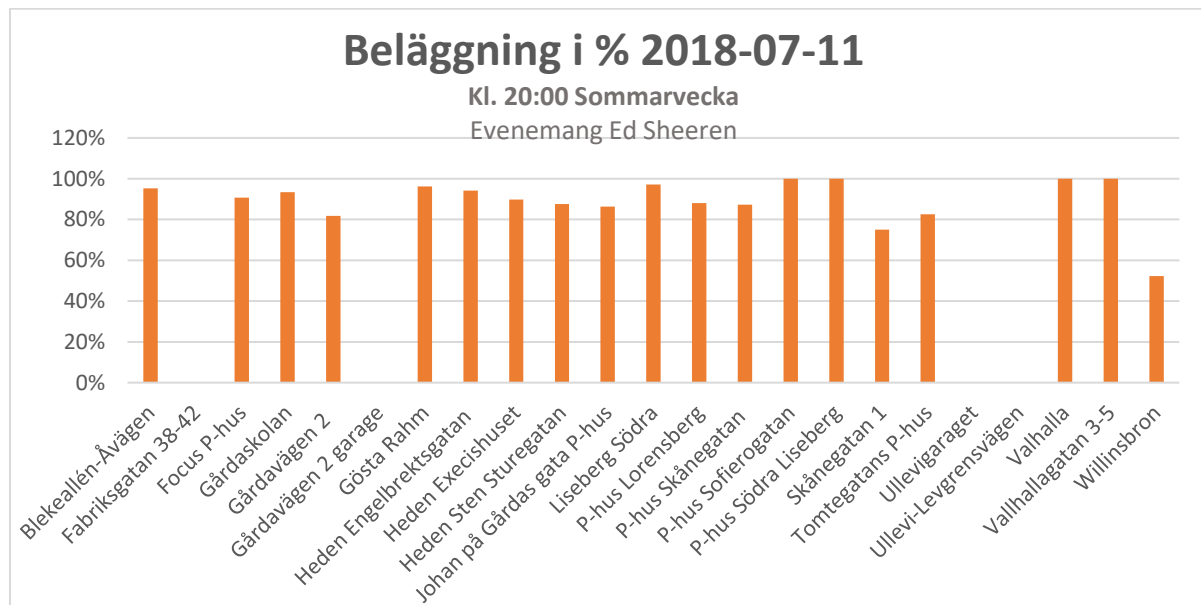


Figur 3. De två första figurerna visar schematiskt belägningsmönster för parkeringsytor som huvudsakligen används för boende- respektive arbetsplatsparkering och visar en naturlig potential för samutnyttjande. Den sistnämnda speglar schematiskt belägningsmönstret i samband med evenemang.

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.



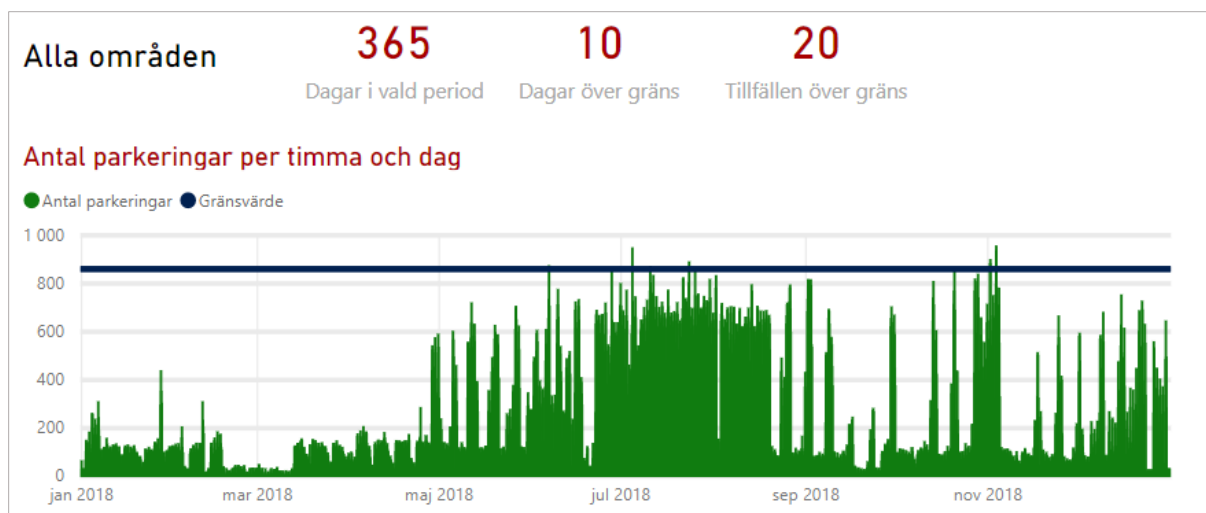
Figur 4. Beläggning i evenemangs- och influensområdets parkeringsanläggningar då konsert äger rum på Ullevi och Liseberg är öppet.

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 beläggingsstatistik för Liseberg Södra under 2018 och visar att anläggningens beläggning väldigt väl följer Lisebergs säsongsvariationer 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 högt trafik 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 högt trafik 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 högt trafik 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 besökares bilresande för att på 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 någondera 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.

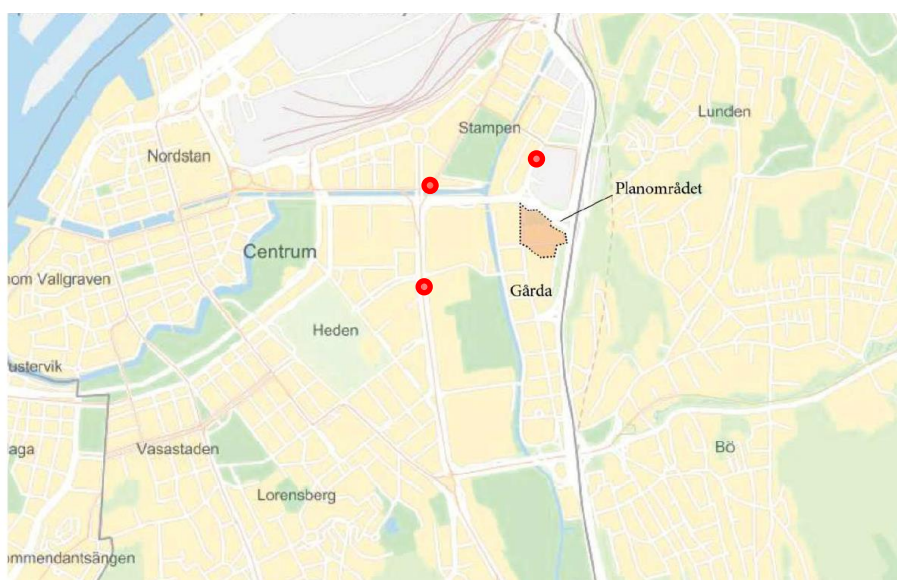
En kommentar till bilaga 1 är att det är flöden under eftermiddagens maxtimme som har analyserats, detta för att tiden för att ta fram detta underlag har varit mycket knapp och för att det normalt är eftermiddagens maxtimme som är dimensionerande i kapacitetssammanhang.

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 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.*
- Ett säkerställande av åtgärder som staden behöver genomföra för att aktivt reducera trafikstring 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 trafikanalys, 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, Svingeln 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 Korsvägen, Svingeln 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, Mölndalsvägen, 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%981%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 ÅVDT

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 genomförandavtal/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 parkeringstillstånd 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:

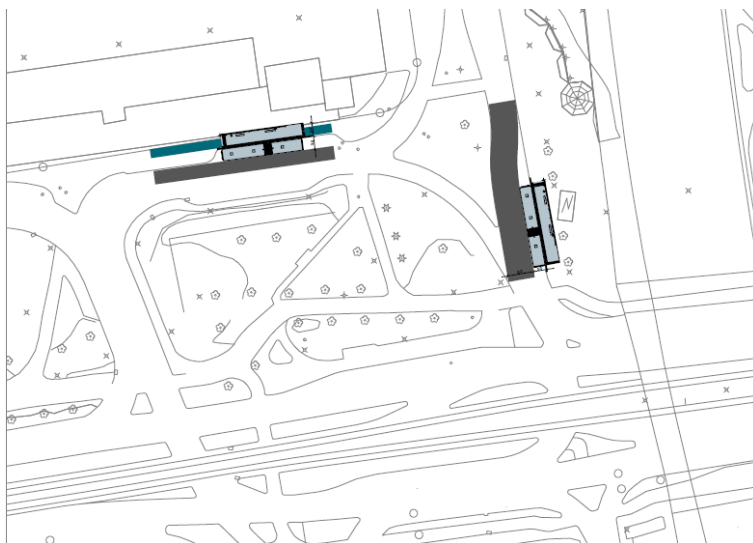
⁷ I princip samtliga åtgärder som nämns i detta stycke finns dokumenterade i någon av följande referenser: En sammanställning på åtgärdsnivå från European Platform on Mobility Management:

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

Grön resplan 2020 för Region Östergötland, Inklusive 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%c3%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 10:e 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 pendlande 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 ökningar 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.



Svar på uppdrag att belysa parkerings- och infrastrukturfrågan och återkomma med förslag till beslut om fortsatt inriktning, avseende Lisebergs Jubileumsprojekt

§ 137, 4453/18

Beslut

1. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att förklara uppdraget att belysa parkerings- och infrastrukturfrågan och återkomma med förslag till beslut om fortsatt inriktning (KF 2017-02-23, § 7) för fullgjort.

Tidigare behandling

Bordlagt TN 2020-03-26 § 75

Handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från 2020-02-17

Propositionsordning

Ordförande Toni Orsulic (M) frågar om trafiknämnden kan besluta enligt trafikkontorets förslag. Han finner att trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag.

Dag för justering

2020-05-05

Vid protokollet

Sekreterare

Sara Olsson

Ordförande

Toni Orsulic (M)

Justerande

Karin Pleijel (MP)

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2020-02-17

Darienummer 4453/18

Handläggare

Joachim Karlgren/Trafikkontoret/GBGStad

Telefon: 031-368 2398

E-post: joachim.karlgren@trafikkontoret.goteborg.se

Svar på uppdrag att belysa parkerings- och infrastrukturfrågan och återkomma med förslag till beslut om fortsatt inriktning, avseende Lisebergs Jubileumsprojekt

Förslag till beslut

I trafiknämnden:

Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att förklara uppdraget att belysa parkerings- och infrastrukturfrågan och återkomma med förslag till beslut om fortsatt inriktning (KF 2017-02-23, § 7) för fullgjort.

Sammanfattning

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".

Trafikkontoret och Göteborgs Stads Parkerings AB har tagit fram ett gemensamt PM (bilaga 1). I detta finns för en översiktlig kartläggning av trafiksituationen, undersökning av parkeringsvolym och beläggning i området samt förslag på inriktning för parkerings- och infrastrukturfrågan. Samverkan har skett med Liseberg AB. Motsvarande ärende har behandlats av Göteborgs Stads Parkering AB:s styrelse vid sammanträde 2020-03-06.

Detaljplanarbetet för Lisebergs Jubileumsprojekt delades i två detaljplaner. Den ena har vunnit laga kraft, den andra förväntas bli antagen under 2020. Planerna medger ny bebyggelse på befintlig parkeringsyta samt en ny parkeringsanläggning som ska försörja de tillkommande verksamheterna och ersätta dagens parkeringsbehov. Bedömningen är att föreslagen inriktning för parkeringen är väl anpassad för sitt ändamål och slutsatsen är att det inte är lämpligt att göra anläggningen större för att kunna hantera övriga besökare till evenemangsområdet, då platsen är belägen för långt från dessa delar. Ytan vid Sofierogatan, direkt söder om Örgrytevägen, är bättre lämpad för detta.

Tidigare planarbeten med efterföljande processer samt rådande trafiksituationer ger att det inte är acceptabelt med ökad trafik under högtrafik på den för kommunikation riksintressanta E6/E20 genom Göteborg. Av detta följer att inriktningen för evenemangsområdet bör vara att det inte är lämpligt med ytterligare parkering inom området som generar trafik under högtrafik (ungefär 06:00-09:00 och 15:00-18:00).

Befintlig parkering inom evenemangsområdet för arbetspendlare bör på omvandlas till besöksparkering för att trafikgenereringen under högtrafik ska minska. Den nya parkeringsanläggningen vid södra Liseberg, avsedd för besökare till Liseberg, museer och motsvarande, genererar inte så mycket trafik under högtrafik att trängselsituationen på E6/E20 tydligt påverkas eftersom dessa besökare inte anländer eller avviker under högtrafik.

För att staden ska kunna påverka trafikbelastning, färdmedelsval och att utvecklingen ska gå i riktning mot trafikstrategins mål, behöver staden ha rådighet över parkering i strategiska lägen, så att den inte i någon stor omfattning erbjuds till arbetspendlare eller andra som skapar trafikbelastning under högtrafik. Hur och i vilken omfattning detta kan säkerställas blir viktigt för pågående och framtida planer i evenemangsområdet, Gårda och omkring Mölndalsvägen.

Bedömning ur ekonomisk dimension

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

Bedömning ur ekologisk dimension

Men en begränsning av parkering för arbetspendlare till förmån för besökare kan nya resvanor för en stor del av dagbefolkningen i området uppmuntras. 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.

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

Med begränsningar av parkeringsmöjligheter för arbetspendlare kan vissa arbetstagare som bor i områden med svag kollektivtrafikförsörjning få förlängda restider om de inte längre har möjlighet att ta bilen till arbetet. 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.

Förhållande till styrande dokument

I Göteborgs Stads trafikstrategi finns mål om att öka andelen resor med kollektivtrafik, gång och cykel relativt andel resor med bil. Att arbeta i den riktning som anges i detta tjänsteutlåtande med tillhörande PM är ett sätt att gå i riktning mot dessa mål.

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 jan 2019
5. Protokollsutdrag KF 2017-02-23 §7

Ärendet

Trafiknämnden och Göteborgs Stads Parkering AB 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. Detta tjänsteutlåtande med tillhörande PM är avsett att besvara uppdraget.

Beskrivning av ärendet

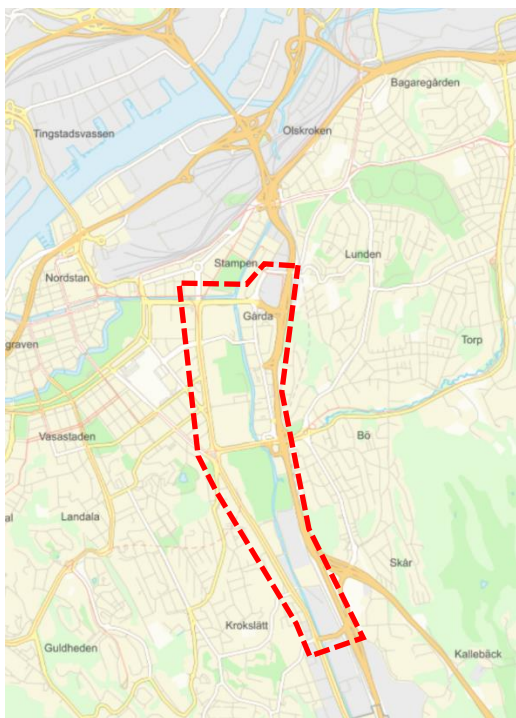
Bakgrund och avgränsning

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.

Bakgrunden till uppdraget från kommunfullmäktige var att det i tjänsteutlåtandet, som låg till grund för beslutet, bedömdes 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 från kommunfullmäktige har tolkats som att det är ett ställningstagande rörande dimensioneringen av och funktionen hos denna p-anläggning som behöver belysas mot bakgrund av evenemangsområdets behov av parkering som helhet.

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.

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.

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.

Stadens ambition, som den kommer till uttryck i stadens Program för besöksnäringens utveckling fram till 2030, innebär en fördubbling av turismen i staden, vilket skapar ett ökat tryck när det gäller stadens tillgänglighet.

Sammanhang

Det pågår utredningsarbete om framtida arenor med frågor om hur området mellan Nya Ullevi och Svenska Mässan ska utformas och vad det ska innehålla. 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.

Utöver detta pågår flera andra planer, aktiviteter och åtgärder, vilka påverkar såväl infrastruktur- som parkeringsfrågan i området på längre och kortare sikt. Exempel på sådana planer är att Svenska Mässan planerar för tillbyggnad av mässhallar och

ytterligare hotell, området där P-hus Sofierogatan låg kan utvecklas vidare mot en högre stadsmässighet mot Örgrytevägen men även med utrymme för en parkeringsanläggning. Vidare kommer planer gällande en metrobusstation vid Örgrytemotet, ökad kollektivtrafik genom Gårda och flytt av Lisebergs hållplats österut samt öppnandet av Västlänkens station vid Korsvägen, påverka trafikföring, resebeteende och hur människor som är i rörelse i hela evenemangsområdet. Dessa påverkande faktorer har endast översiktligt beaktats i samband med detta arbete och effekterna hanteras lämpligen inom ramen för stadens ordinarie planeringsverksamhet för att säkerställa en bred belysning och förankring i stadens övriga nämnder och bolag.

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. 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.

Beskrivning av trafik

Trafiksituationen på statliga E6/E20 från norr om Ullevimotet till strax söder om Kallebäcksmotet är ansträngd, särskilt under högtrafik 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.

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.

Beskrivning av parkering

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 och ca 1 000 parkeringsplatser i privata aktörers anläggningar. 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.

Av genomförd kartläggning av olika anläggningars nyttjade med olika typer av evenemang (eller inga evenemang) 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.
- P-hus Tomtegatan i Gårda används huvudsakligen för arbetsplatsparkering genom tillståndsparkering men fungerar även som evenemangsparkering och är även relativt välutnyttjad vid evenemang i närheten.
- När en konsert äger rum på Ullevi samtidigt som Liseberg har öppet är i stort sett samtliga parkeringsanläggningar inom såväl evenemangs- som influensområdet fullbelagda. Ullevi-garaget är då stängt av säkerhetsskäl.
- Utifrån kartläggningen är bedömningen att det i huvudsak råder balans mellan utbud och efterfrågan på evenemangsparkering i området med dagens evenemangsnivå och parkeringsutbud.
- 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 även tydligt att ett avstånd om 800–1 000 meter (ca 10 min 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.

Förvaltningens bedömning

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.

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 bör 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 bör 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. 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.

Förslag till inriktning – parkering

Tillgängligheten till evenemangsområdet med olika trafikslag är viktig för Göteborg som evenemangsstad. Därför bör tillgängligheten till området som helhet analyseras. Behovet av att ersätta parkeringsplatser som tas i anspråk behöver också prövas mot behovet av tillgänglighet till området ur ett besöksperspektiv och mot bakgrund av pågående omställning mot ett mer hållbart resande och minskad trängsel. Större besöksmål i området (såsom Scandinavium, Svenska Mässan, Liseberg, med mera) bör uppmuntras att genom olika åtgärder minska besökares bilresande för att på sätt minska behovet av framtida parkering.

För det parkeringsutbud inom evenemangsområdet som staden har rådighet över bör inriktningen vara att gradvis omvandla den parkering som idag försörjer arbetande i området till att istället försörja besökare till området. Omvandlingens takt behöver anpassas till kollektivtrafikens utbyggnad och till i vilken mån andra mobilitetslösningar erbjuds. Även privata aktörer inom området bör uppmuntras att omvandla sin parkering på motsvarande vis. Syftet är att omvandla från parkering som genererar trafik under högt trafik (vilket är arbetsplatsparkering och till viss del parkering för handel) till parkering som försörjer i huvudsak besöksnäringen.

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 de är attraktiva ur ett besöksperspektiv, alltså med rimligt gångavstånd och trygga, attraktiva gångvägar till och från.

Med ett avstånd om 1 300 m från centrala evenemangsområdet bedöms parkeringsanläggningen inom Lisebergs utvecklingsområde inte vara strategiskt viktig ur ett 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. Med föreslagen volym kommer anläggningen kunna fungera som en ”parkeringsbuffert” 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 främst att möta befintligt och tillkommande parkeringsplatsbehov för Liseberg och Volvos verksamhet. Slutsatserna i bilagt PM (PM: Parkerings- och infrastrukturstrategi för södra Liseberg) stödjer denna inriktning.

Trafikkontoret och Göteborgs Stads Parkering AB bedömer att området kring Örgrytemotet och Sofierogatan är ett strategiskt sett bättre läge för en parkeringsanläggning. Här kan anläggningen bättre 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 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.

När så kallade last mile-lösningar (transport de sista kilometrarna) etablerats kan synen på lokalisering av evenemangsparkering förändras, exempelvis så att mer perifera parkeringar kan nyttjas och kanske kompletteras med någon form av skytteltrafik. Även 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.

Trafikkontoret och Göteborgs Stads Parkering AB ser 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, erbjuda parkerings- och mobilitetstjänster och prissättning kan användningen styras och bidra till att ställa om till ett mer hållbart resande samt minska trängseln på gator och leder. Det bör därför värderas i vilken omfattning staden ska ha rådighet över vissa strategiska parkeringsanläggningar.

Jenny Adler

Avdelningschef

Nils-Gunnar Ernstson

T.f. Trafikdirektör

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 trafikinämnden 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 trafikinämnden 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.

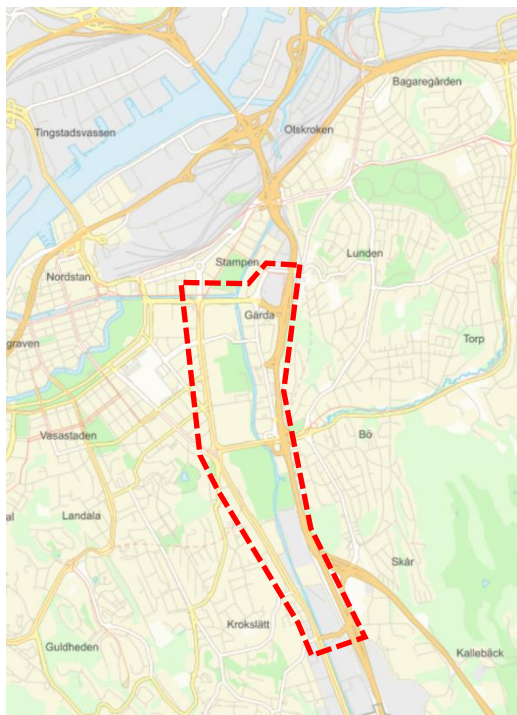
Bedömningen är att ett helhetsgrepp om frågan lämpligen bör tas inom ramen för pågående eller kommande ordinarie övergripande planeringsarbeten där bred beredning genom flera förvaltningar och bolag och politisk förankring kan hanteras enligt ordinarie processer. Exempel på sådana arbeten är Program 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 i 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 Trängselsproblematik

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 trafikalstring 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 ”får 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 planeringsskedet 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.

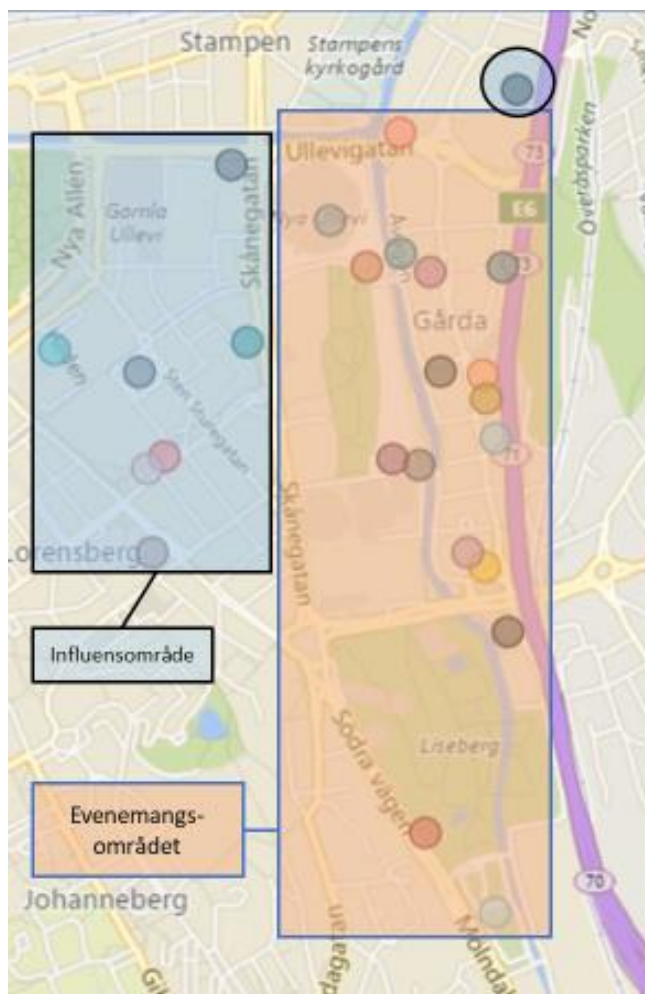
Så länge tillkommande parkering inom de två detaljplanerna i första hand nyttjas av besökare till Liseberg, muséer och likande och inte av arbetande vid kontor, kommer detaljplanerna inte leda till ökad belastning under högtrafik på E6/E20.

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 Parkeringssituationen 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 parantes) P-hus Lorensberg (290), P-hus Gösta Rahm (162), Liseberg Södra (864), Fabriksgatan (95) och del av Heden Engelbrektsgatan (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 utloggningar 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 långtidsparkerande (>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 Tomtegratan, 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 Tomtegratan 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 belägningsgrad 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 belägningsgrad däremellan.

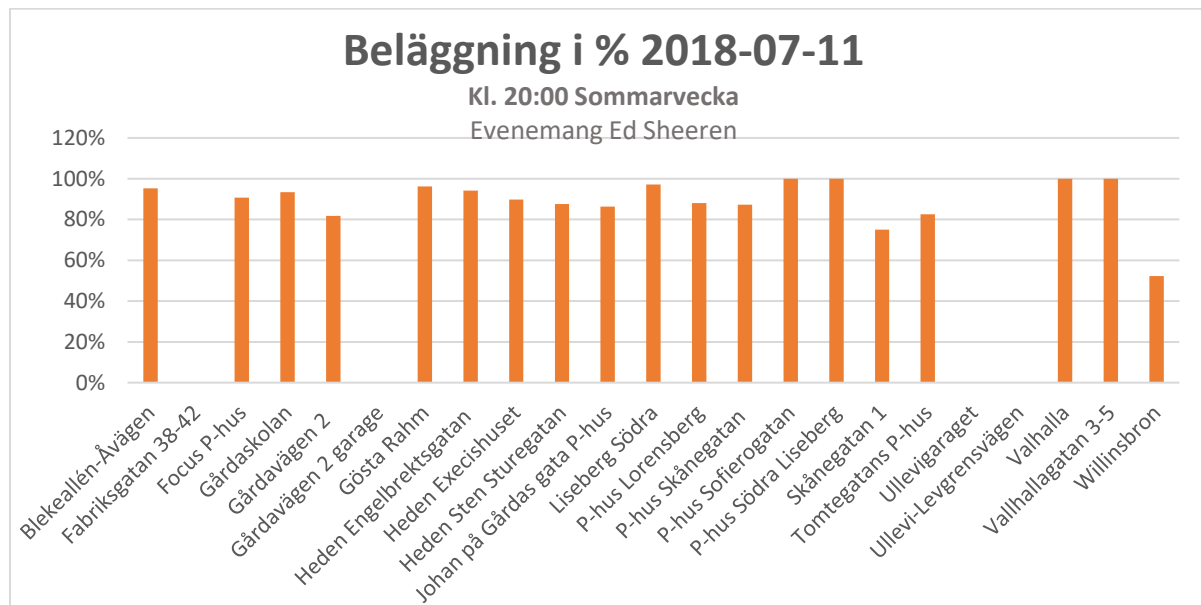


Figur 3. De två första figurerna visar schematiskt belägningsmönster för parkeringsytor som huvudsakligen används för boende- respektive arbetsplatsparkering och visar en naturlig potential för samutnyttjande. Den sistnämnda speglar schematiskt belägningsmönstret i samband med evenemang.

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.



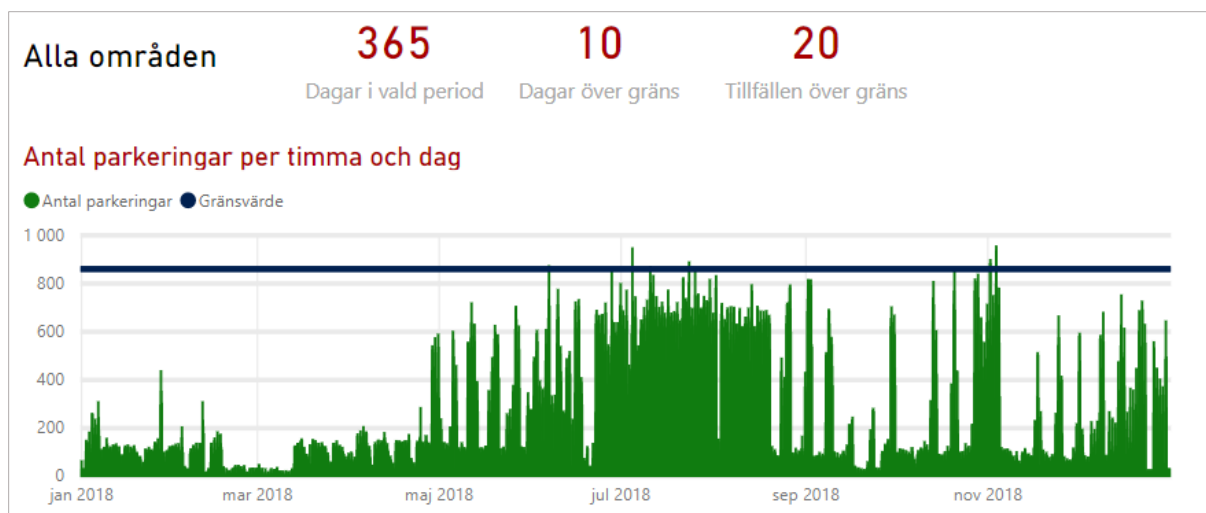
Figur 4. Beläggning i evenemangs- och influensområdets parkeringsanläggningar då konsert äger rum på Ullevi och Liseberg är öppet.

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 beläggingsstatistik för Liseberg Södra under 2018 och visar att anläggningens beläggning väldigt väl följer Lisebergs säsongsvariationer 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 högttrafik 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 högttrafik 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 högttrafik 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 evenemangstad. 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 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 trafikallstrings- 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.

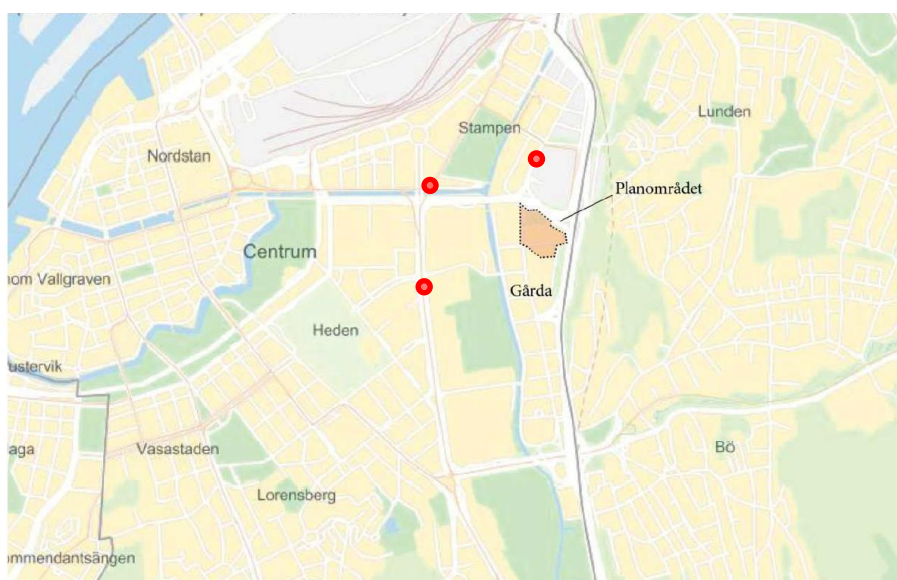
En kommentar till bilaga 1 är att det är flöden under eftermiddagens maxtimme som har analyserats, detta för att tiden för att ta fram detta underlag har varit mycket knapp och för att det normalt är eftermiddagens maxtimme som är dimensionerande i kapacitetssammanhang.

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 försämrade 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.*
- Ett säkerställande av åtgärder som staden behöver genomföra för att aktivt reducera trafikstring 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 trafikanalys, 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, Mölndalsvägen, 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%981%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 (ÅDT),
vilket motsvarar ungefär 2 939 ÅVDT

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 parkeringstillstånd 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:

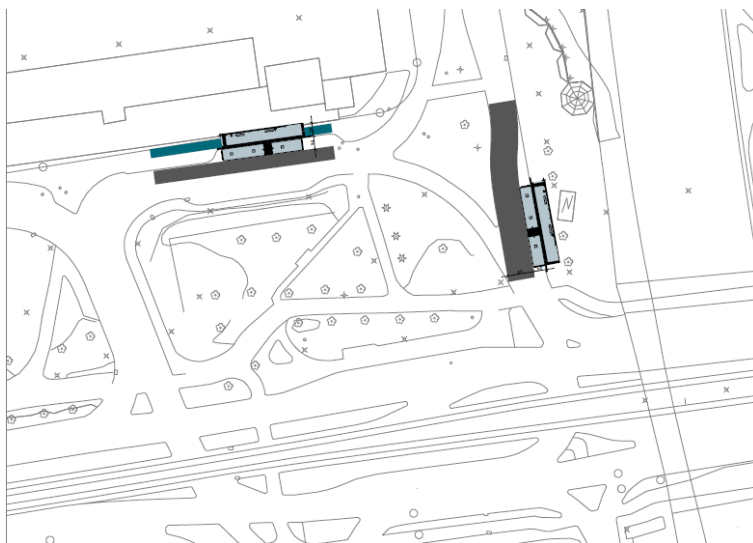
⁷ I princip samtliga åtgärder som nämns i detta stycke finns dokumenterade i någon av följande referenser: En sammanställning på åtgärdsnivå från European Platform on Mobility Management:

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

Grön resplan 2020 för Region Östergötland, Inklusive 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%c3%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.

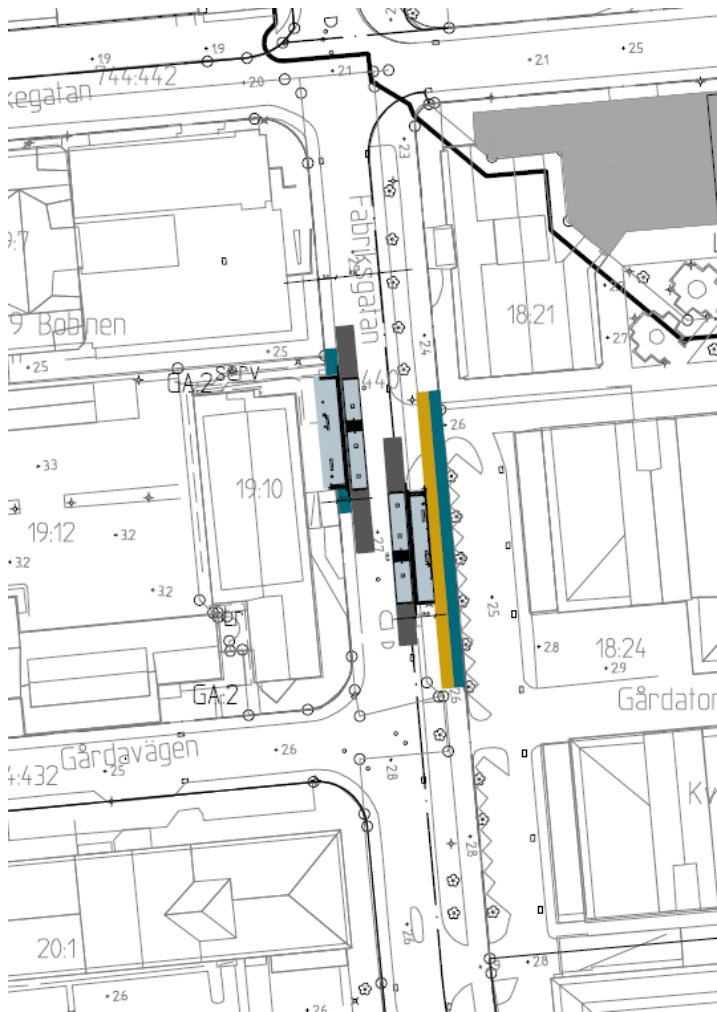


Figur 5: Skiss av förslag på hållplatslösning omkring Lisebergs station.



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 pendlande 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.

Överenskommelse om samverkan samt förhållnings- och arbetssätt avseende stadsutveckling, mobilitet och kommunal och statlig infrastruktur

Göteborg 2018-08-29

Jörgen Einarsson

*Regional direktör
Trafikverket
Planering Region Väst*

Henrik Kant

*Stadsbyggnadsdirektör
Göteborgs stad*

Stefan Eglinger

*Trafikdirektör
Göteborgs stad*

Martin Öbo

*Fastighetsdirektör
Göteborgs stad*

Generella och gemensamma åtgärder

- Översiktsplaner och nationella och regionala planer bör samverka. Arbete ska göras i syfte att stärka dessa samband.
- Fyrstegsprincipen gäller generellt avseende planering av mobilitets- och infrastrukturåtgärder.
- Arbetet med Mobilitetsavtal är bra och fortsatt arbete och utveckling ska ske.
- Dagens trafik kontra prognoser och trafikutveckling. Känslighetsanalyser utifrån respektive aktörs uppdrag ska göras och ev behov av åtgärder som kan uppstå till följd av detta identifieras..
- Analys av behov av åtgärder i ett statligt, regionalt och lokalt perspektiv till följd av den samlade utvecklingen i Göteborgsregionen.
- Identifiera och planera för åtgärder som stärker kollektivtrafik samt möjliggör överflyttning till gång och cykel på statligt, regionalt och lokalt vägnät.
- Aktivt gemensamt följa stads- trafikutvecklingen i staden och GR och tillsammans identifiera och vidta åtgärder, gärna tillsammans med VGR/GR.
- Trimningsåtgärder på såväl statligt och kommunalt vägnät ska kontinuerligt gemensamt identifieras, analyseras och genomföras.
- Gemensam uppföljning identifieras och genomförs som komplement till respektive parts uppföljning.

Detaljplan för kontor vid Ullevigatan inom stadsdelen Gårda

- En fördjupad analys ska ske av DP Ullevigatans påverkan på det statliga vägnätet i samarbete mellan parterna. Om de fördjupade analyserna visar på behov av åtgärderna ska parterna gemensamt hitta lösningar på kort sikt
- Trafikverket startar en åtgärdsvalstudie för E6 under 2019, staden medverkar i arbetet.
- Mobilitetsavtalet för den aktuella planen är positiv för trafikutvecklingen och ska följas upp av staden

Arbete med detaljplaner och program

- Gemensamt peka ut de detaljplaner och program och övrig utveckling som har stor påverkan på trafiksystemet. Tidigt i processen ska detta belysas och dialogas
- Detta ger möjlighet att prioritera bland de detaljplaner som är viktigast att fokusera på.
- Aktivt följa stads- och trafikutvecklingen i staden och GR och tillsammans identifiera vidta åtgärder, gärna tillsammans med VGR/GR
- Prognoser, den gemensamma gruppen redovisar och får förståelse för de prognoser och scenarier som respektive part har. En hanteringsordning med anledning av dessa tas fram av parterna gemensamt.
- Fortsätta att utveckla mobilitetsavtalen som tas fram så tidigt som möjligt
- Om påverkan på statligt vägnät sker i sådan omfattning att åtgärder behöver genomföras är ambitionen att förutsättning för avtal klarläggs i samrådsskedet.
- Eventuellt avtal ska vara påtecknat av parterna innan planen antas.
- Den samverkansplan och de forum som finns ska användas och utvecklas. Länsstyrelsen och Trafikverket bjuds regelbundet in till stadens direktörmöten för de planerande förvaltningarna.

Arbete med översiktsplan och fördjupade översiktsplaner – HK

- Aktiv medverkan och samverkan i ÖP och FÖP i syfte att adressera rätt frågor i tid – stadsutveckling och regionala/statliga investeringar går hand i hand.
- Förändringar i den regionala/statliga infrastrukturen ska planeras av Trafikverket och den regionala planupprättaren i dialog med staden och andra parter för att stärka kopplingen mellan kommunal, regional och statlig planering.
- Prognoser, den gemensamma gruppen redovisar och får förståelse för de prognoser och scenarier som respektive part har. En hanteringsordning med anledning av dessa tas fram av parterna gemensamt.

Nulägesanalys

Parkeringssituationen

Evenemangsområdet

Januari 2019
Maria Gunnarsson
Jonas Hansson

Innehåll

Bakgrund	3
Generell beskrivning av evenemangsområdet och dess influensområde	3
Sammanfattning	5
Slutsatser och antaganden	5
Övergripande slutsatser	5
Parkering i samband med evenemang	6
Parkering vardagar utan evenemang (sällan regelbundet förekommande)	6
Arbetsplatsrelaterad parkering	7
Boenderelaterad parkering	7
Korttidsparkering	7
Långtidsparkering.....	8
Möjligheter till samutnyttjande	8
Korta fakta om anläggningarnas användning	9
Beskrivning av parkeringsanläggningarna	11
Kommunalt ägda anläggningar	11
Privat ägda anläggningar	13
Beläggingsanalys.....	14
Analys- och beräkningsgrund.....	14
Parkering för boende/arbetsplats/besök för handel, evenemang mm.....	16
Parkering för boende och arbete.....	16
Besöksparkering långtid dag	16
Besöksparkering korttid dag.....	18
Parkeringsbeläggningen vid stora evenemang	19
Parkeringsbeläggningen under en ”vanlig” vardag	27
Beläggingsgrad i respektive anläggning vardagsvecka utan evenemang	28
Nu kända förändringar avseende parkeringsplatser fram till 2030.....	30
Övrig information.....	31
Beskrivning av befintligt stöd till kunderna idag för att hitta närmaste p-platsen, ledning av parkerarna.....	31

Bakgrund

I samband med Kommunfullmäktiges beslut om Lisebergs Jubileumsprojekt 2017-02-23 fick Göteborgs Stads Parkering AB och trafiknämnden 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 Lisebergs utveckling 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 detaljplanläggning 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 i början av 2020.

I november 2017 presenterades rapporten ”Utvecklingsplan för evenemangsområdet”, som tagits fram av den projektgrupp som fått i uppdrag att göra en genomlysning av förutsättningarna för att i ett sammanhållet och fungerande stadsutvecklingsperspektiv ersätta Scandinavium och Lisebergshallen med nya arenor. Våren 2018 beslutade Kommunfullmäktige om inriktning och fördjupade uppdrag som nästa steg för att ersätta Scandinavium och Lisebergshallen. I samband med detta lades bland annat fokus på parkeringsfrågan.

Mot bakgrund av ovan nämnda uppdrag har Parkeringsbolaget 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. Underlag och slutsatser redovisas i denna rapport

För att få en bild av Parkering Göteborgs olika anläggningars användning och funktion har studerats hur varje parkeringsanläggning används under året och genom att särskilt studera parkeringssituationen vid 8 tillfällen. Data i kartläggningen baserar sig på in- och utloggningar i bolagets parkerings-app, 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.

Generell beskrivning av evenemangsområdet och dess influensområde

Analysen av evenemangsområdet behandlar ett geografiskt avgränsat område som inbegriper ett antal identifierade parkeringsanläggningar på kvartersmark (ansvar Göteborgs stads Parkering) inom evenemangsområdet, se karta. Analysen behandlar även ett influensområde till evenemangsområdet, eftersom de intilliggande områdenas parkeringsanläggningar också påverkas av evenemang i evenemangsområdet, se karta. I analysen benämns ett geografiskt avgränsat område såsom

evenemangsområdets influensområde, vilket alltså är det område som påverkas av ökad efterfrågan på parkering när evenemangsområdets olika anläggningar belastas med anledning av olika evenemang.

Den nedan angivna summan om totalt ca 7600 platser inbegriper alla platser som är kopplade till tillstånd, avgift och förhyrda, på de 23 anläggningarna i evenemangs- och influensområdet. Här ingår även elladdningsplatser, platser för rörelsehindrade eller övriga platser såsom "ej avgift", "MC-platser", mfl. (Uppgifterna gällande januari 2019)

Lägger vi till även de små områden med parkeringsplatser som har färre än 19 st p-platser samlade (som inte har studerats i analysen), samt de platser där Parkeringsbolaget inte har rådigheten över affären för platsen, så har evenemangs- och influensområdet totalt ca 8050 fysiska platser. Till dessa kan läggas Trafikkontorets platser på allmän plats om ca 500 st samt de privata anläggningarnas platser om ca 1160 är summan ca 9700 fysiska platser. (Uppgifterna gällande januari 2019)



- Analysen inbegriper ca 7600 st parkeringsplatser, fördelade på 23 st parkeringsanläggningar, i evenemangsområdet och influensområde.
- **Evenemangsområdet** har ca 5200 studerade parkeringsplatser varav ca 4000 är avgiftsbelagda, ca 760 är förhyrda och ca 340 är tillståndsplatser (samt ca 110 "övriga platser")
- **Influensområdet** har ca 2400 studerade platser varav ca 1640 är avgiftsbelagda, ca 520 förhyrda och ca 190 tillståndsplatser (samt ca 20 övriga platser)
- Under evenemang kvällstid/helg omvandlas ca 230 tillståndsplatser till avgiftsbelagda platser

Stadens parkeringsstrategi innebär att gatuparkering i bästa mån ska ersättas av parkering inom kvartersmark. Dock, vad gäller områden för parkering på allmän plats (ansvar Trafikkontoret) inom evenemangs- och influensområde så bedöms antalet tillgängliga platser som marginella i sammanhanget, varför vi inte studerar beläggningen på dessa närmare.

Trafikkontoret har färre än 100 st kunder som köper plats för boende inom ett ungefärligt evenemangsområde. Vidare har Trafikkontoret färre än 400 st kunder som köper plats för boende inom ett ungefärligt influensområde. Vad gäller avgiftsparkerandet i dessa områden så är det boendeparkering på i stort sett alla p-platser, någon tid per dygn. Härav dras slutsats om att

avgiftsparkeringens platser i stort sett är överensstämmande med antalet boendekunder. (Uppgifterna gällande januari 2019)

Sammanfattning

Göteborg är en evenemangstad. Enligt evenemangskalendern arrangeras fler än 150 evenemang per år som bedöms påverka parkeringssituationen. Det innebär att det arrangeras evenemang i princip varje vecka under ett år, ofta flera per vecka. Det innebär att en "normal" vecka i området inbegriper ett eller flera evenemang. Till dessa 150 evenemang kommer ett stort antal mindre evenemang och konferenser som delvis också påverkar belastningen på parkeringsanläggningarna. Vidare tillkommer även de vanliga "topparna" kopplade till helger, nöjen och handel, vilka påverkar vissa parkeringsanläggningar inom området mer än andra.

Många av parkeringsanläggningarna i evenemangs- och influensområdet är ofta fullbelagda i samband med evenemang, beroende på säsong, datum och karaktär på evenemang, liksom på karaktär och läge för parkeringsanläggningen. 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.

Slutsatser och antaganden

Övergripande slutsatser

- Inom evenemangsområdet sker fler än 150 stora evenemang per år som berör parkeringsanläggningarna inom evenemangs- och influensområdet. Till det kommer konferenser och mindre evenemang samt de vanliga topparna kopplade till helger, nöjen och handel. Det finns inte en hel vecka per år som inte är berörd av något större evenemang. Det finns ingen "vanlig vardagsvecka".
- Utifrån bedömningen av behovet av besöksparkering kopplad till evenemang av olika storlek bedöms evenemangs- och influensområdet totalt sett inte ha någon överkapacitet när det gäller att möta behovet av parkering i samband med evenemang.
- Lorensbergsgaraget (ca 300 platser), Hedens tre områden (ca 1 000 platser) samt Valhalla (ca 300 platser) har mycket stor betydelse för att möta behovet av parkering för nöjen och evenemang idag. Samtliga av dessa är aktuella för annan markanvändning på kortare och längre sikt. Om befintlig parkering inom dessa områden inte ersätts i samband med utvecklingen av området eller på annan plats kommer det att få påverkan på tillgängligheten med bil till evenemangsområdet.

Parkering i samband med evenemang

- Vid stora evenemang blir i princip alla anläggningar helt fyllda inom evenemangsområdet, förutom de anläggningar som ligger ca 800 m -1 km bort eller längre från aktuell arena. I dessa anläggningar finns då ofta relativt god kapacitet vid det givna tillfället. Däremot nyttjas då även anläggningar inom influensområdet om de är närmre belägna.
- Utöver avståndet i meter så påverkar sannolikt även känslan av tillgänglighet till anläggningen hur långt man väljer att gå mellan vald parkeringsanläggning och målpunkt.
- Vid de största evenemangen, tex Ed Sheerans konsert på Nya Ullevi, är både influens- och evenemangsområdet fullbelagda, även parkering längre bort än 800 -1000 m. Dock fylls inte anläggningarna endast av Ed Sheeran besökare, utan även av andra besökare som tex Lisebergsbesökare. Hela evenemangs- och influensområdets parkeringskapacitet tas i sådana fall i anspråk, beroende på vilken tid på året det stora evenemanget inträffar.
- Efterfrågan på besöksparkering är större än utbudet, kopplat till det avstånd man är beredd att gå mellan parkering och målpunkt. Detta ser olika ut mellan olika anläggningar. Vissa anläggningar har ett säsongsvis underskott av besöksparkering (t ex Liseberg södra), vissa anläggningar har ett underskott av besöksparkeringar vid evenemang i närområdet (t ex Heden Sten Sture) och vissa anläggningar har ett återkommande underskott under tex kvälls- och/eller helgtid (t ex Lorensberg).
- Olika evenemang attraherar/belastar olika anläggningar. Detta påverkar vid vissa evenemang gränsen mellan evenemangs- och influensområdet, som då förskjuts. Vi kan se att anläggningar i influensområdet, tex Heden, tas i anspråk vid vissa stora evenemang, trots att det finns tillgänglig kapacitet vid anläggningarna kring Mässan och Liseberg.
- Olika karaktär på evenemang attraherar olika karaktärer på besökare, vilka använder parkeringsanläggningarna på olika sätt. Exempelvis så används Lorensbergs parkeringshus vid stor hockeymatch på Scandinavium något mer än vad anläggningen tycks användas vid andra evenemang på Scandinavium.

Parkering vardagar utan evenemang (sällan regelbundet förekommande)

- Under den studerade veckan utan stora evenemang är endast ca 40-50 % av alla möjliga parkeringsplatser utnyttjade (inkl utnyttjade tillståndsplatser och förhyrda platser). Denna situation bedöms dock endast infalla en femdagarsvecka per år. I övrigt inträffar denna vardagliga parkering (som inte är påverkad av något större evenemang) endast under någon eller några dagar per vecka, fördelat lite olika över året.
- Kvällstid och helg utan stort evenemang, är influensområdet högre belagt än evenemangsområdet. Bedömningen är att parkeringsanläggningarna inom influensområdet påverkas mer av vardagliga kvällsevenemang (restaurang, bio mm) än vad anläggningarna inom evenemangsområdet gör.

- Under den studerade veckan är beläggningen inom influensområdet som störst kvällstid, kring kl 19 -20, men det finns även en parkeringstopp mellan kl 12 och 15. Denna finns även i evenemangsområdet.

Arbetsplatsrelaterad parkering

- Sammantaget bedöms antalet parkerare för syftet arbetsplatsparkering inom evenemangsområdet vara ca 1 600 st parkerare per vardag.
- Alla förhyrda platser inom området bedöms i princip vara arbetsplatsparkering, utom vid P-hus södra Liseberg liksom P-hus Skånegatan, där de förhyrda platserna huvudsakligen nyttjas för boende.
- Flest antal arbetsrelaterade parkeringar bedöms ske i Ullevigaraget och i Tomtegatan, följt av P- hus Focus, P-hus Johan på Gårda och P-hus Skånegatan. Även Liseberg Södras besöksparkering används som arbetsplatsparkering, företrädesvis när Liseberg är stängt Hedens anläggningar bedöms ha ett relativt stort antal arbetsrelaterade parkeringar.

Boenderelaterad parkering

- Generellt gäller att ett mycket fåtal avgiftsparkeringar används som parkering för boende inom evenemangs- och influensområdet. I princip är det endast anläggningarna Lorensberg, Skånegatan, Fabriksgatan och Tomtegatan som har tillstånd som används för parkering av boende. En stor andel av de förhyrda platserna vid P-hus Södra Liseberg bedöms också vara boenderelaterade. I P-hus Skånegatan är både andelen boenderelaterad parkering och antalet boendeparkeringar högst bland de undersökta anläggningarna.
- Trafikkontoret bedöms ha färre än 100 st kunder som köper plats för boende inom ett ungefärligt evenemangsområde. Vidare bedöms Trafikkontoret ha färre än 400 st kunder som köper plats för boende inom ett ungefärligt influensområde. Vad gäller avgiftsparkerandet i dessa områden så är det boendeparkering på i stort sett alla p-platser, någon tid per dygn. Härav dras slutsats om att avgiftsparkeringsens platser i stort sett är överensstämmande med antalet boendekunder.
- Stadens parkeringsstrategi innebär att gatuparkering i bästa mån ska ersättas av parkering inom kvartermark, varför de ca 500 boendekunderna som idag parkerar på gatumark inom evenemangs- och influensområdet saknar parkering i parkeringsanläggning.

Korttidsparkering

- Vi kan se att korttidsparkering, dvs olika former av besöksparkering upp till 2 timmar dagtid, sker i en viss sorts anläggningar av viss karaktär. Exempelvis Focus och Valhalla där parkeringarna i hög utsträckning är kopplade till sportanläggningar och

handel. Dessa besök kännetecknas av att vara planerade aktiviteter som återkommer i vardagen.

- Besökande korttidsparkering inom evenemangsområdet sker huvudsakligen i P-hus Focus och på Valhalla. Antalet korttidsparkerande är också stort i P-hus Lorensberg, Heden och vid Liseberg. (Anläggningarna som bedöms nyttjas till flest antal besökande korttidsparkeringar som startats mellan kl 9 och 20).

Långtidsparkering

- Antalet långtidsparkeringar är överlägset högst i Ullevigaraget. Även Liseberg södra har ett stort antal långtidsparkeringar. (Anläggningarna som bedöms nyttjas till flest antal besökande långtidsparkeringar som startats mellan kl 7 och 10).
- Totalt i evenemangsområdet är det ca 12% av alla avgiftsparkerare som står 6 timmar eller längre (långtidsparkering) och som startat sin parkering mellan kl 7 och 10, av det totala antalet avgiftsparkerande bilar i anläggningarna. Studien har gjorts för perioden 2018-02-12 – 2018-02-16 (vecka med inga kända större evenemang). Under den studerade tiden har ca 325 avgiftsparkeringar registrerats per dag. Dessa kan beskrivas som långtidsbesök dagtid inom området, inklusive besök till konferenser mm inom närområdet.

Möjligheter till samutnyttjande

- Det är generellt sett inte lätt att få till ett effektivt samutnyttjande mellan olika målgrupper i alla anläggningar då det råder evenemang mer än 150 dagar per år och därutöver tillkommer ”långtidsbesökare dagtid”.
- Exempel:
Anläggningarna P-hus Lorensberg och P-hus Skånegatan fyller flera användningsbehov men skulle kunna nyttjas mer under dagtid om det skulle gå att styra efterfrågan hit under denna tid och kombinera det med de övriga behoven andra tider på dygnet. P-hus Focus skulle eventuellt kunna fyllas mer vissa dagar men bedöms vara mycket svårt att optimera kvällstid eftersom återkommande stora evenemang påverkar anläggningen. I P-hus Tomtegatan bedöms det finnas utrymme för något fler arbetsplatsrelaterade parkeringar, eftersom den användningen mycket sällan krockar med behoven vid stora evenemang.

Generellt sett skulle Hedenområdet möjligen kunna fyllas av mer besöksparkering eller arbetsrelaterad parkering viss dagtid. Anläggningar såsom Heden Engelbrekt, Valhalla mfl skulle kanske generellt sett kunna fyllas av mer besöksparkering eller arbetsrelaterad parkering viss dagtid för att optimera anläggningen. Detta är dock svårt därför att anläggningarna möter oregelbunden beläggning under kortare tider per dag. Anläggningen Liseberg Södra har mycket ledig kapacitet dagtid då Liseberg är stängt. Samtidigt, under dessa förutsättningar, är det svårt att få till ett effektivt samutnyttjande som också håller över tid.



Korta fakta om anläggningarnas användning

- Det går inte att rangordna parkeringsanläggningarna efter högst beläggning t ex, eftersom anläggningarna tjänstgör för olika syften, vid olika tidpunkter och möter olika behov. Vissa anläggningar är det dock tydligt att de används i högre utsträckning än andra. Tex är markparkeringen vid Liseberg södra mycket sällan utnyttjad till max, i jämförelse med Ullevigaraget som nyttjas mycket stora delar av dagen året om. Anläggningarna har även olika syften.
- Vissa anläggningar inom evenemangsområdet, bla Valhalla och Heden Engelbrekt, kännetecknas av att beläggningen är hög under vissa återkommande klockslag varje dag och vecka och samtidigt tjänstgör som parkering vid stora evenemang. Övrig dagtid, vad gäller just Valhalla och Heden Engelbrekt, är anläggningarna belagda till ca 40-50%. Denna slags användning möter parkeringsbehov kopplat till en, eller flera, närliggande målpunkter med höga besökstal vissa tider, kontinuerligt under veckorna, samtidigt som anläggningarna tjänstgör för andra besök inom evenemangsområdet och vid stora evenemang. Anläggningarna möter alltså ett kontinuerligt behov av besökstoppar och avlastar på så sätt evenemangsområdet och har därför inte en så hög genomsnittlig beläggningsgrad över året, jämfört med tex P-hus Skånegatan och Ullevigaraget, som också har en något annan funktion i evenemangsområdet. Anläggningar såsom Valhalla och Heden Engelbrekt mfl skulle kanske generellt sett kunna fyllas av mer besöksparkering eller arbetsrelaterad parkering viss dagtid för att optimera anläggningen. Detta är dock svårt därför att anläggningarna möter oregelbunden beläggning under kortare tider per dag.
- Efterfrågan på besöksparkering kvällstid och vid evenemang bedöms generellt vara något större än utbudet i anläggningarna P-hus Lorensberg, P-hus Skånegatan och Valhalla. Bedömning görs utifrån att dessa anläggningar är fullt belagda samtidigt som de intilliggande anläggningarna också fylls på. Efterfrågan på besöksparkering i Ullevigaraget, i samband med stora evenemang i närheten av Ullevi bedöms också vara större än utbudet.

- Efterfrågan på besöksparkering mitt på dagen bedöms vara något större än utbudet i Ullevigaraget.
- De få tillfällen då det inte förkommer stora evenemang i närheten och Liseberg har stängt så har p-anläggningen Liseberg Södra mycket ledig kapacitet. Anläggningen ligger mycket långt ifrån stora delar av evenemangsområdet och har därför en relativt låg nyttjandegrad för det syftet.
- Att parkeringsanläggningar skulle försvinna och eventuellt ersättas av andra anläggningar ger olika konsekvenser, som påverkas av den aktuella anläggningens storlek, geografiska läge och huvudsakliga funktion/användning, samt de olika evenemangens olika inverkan på parkeringsanläggningen.
Exempel: När P-hus Sofiero försvinner så kommer det att uppstå en efterfrågan på evenemangsparkering i närheten, på redan fulla anläggningar. Kvällsparkeringen på Sofiero (när det inte är evenemang) kan sannolikt ersättas av parkering i P-hus Focus. När platser vid Heden Sten Sture försvinner så antas dess parkerare söka andra anläggningar i närheten, tex Heden Exercishuset, Skånegatan eller Lorensberg. Men, även Lorensberg och Skånegatan har redan i nuläget en mycket hög beläggning under kvällstid, vilket möjligen resulterar i att parkerarna söker sig till andra närliggande anläggningar i den mån det finns plats där.

Beskrivning av parkeringsanläggningarna

Kommunalt ägda anläggningar

I analysen av evenemangsområdet och dess influensområde inbegrips totalt 23 kommunalt ägda anläggningar, se nedan

I analysen av evenemangsområdet
inbegrips följande kommunalt ägda
parkeringsanläggningar:

Ullevigaraget
Johan på Gårdas gata P-hus
Gårdavägen 2 garage
Gårdavägen 2
Blekeallén-Åvägen
Gårdaskolan
Tomteгатans P-hus
Valhalla
Fabriksgatan 38-42
Focus P-hus
Världskulturmuseet
P-hus Södra Liseberg
P-hus Sofierogatan
Liseberg Södra markparkering
Ullevi-Levgrensvägen

I analysen av influensområdet till
evenemangsområdet inbegrips
följande kommunalt ägda
parkeringsanläggningar:

Gösta Rahm
Heden Engelbrektsgatan
Heden Exercishuset
Heden Sten Sturegatan
P-hus Lorensberg
P-hus Skånegatan
Skånegatan 1
Willinsbron

Tabell med antal, fördelning upplåtelseform

Namn	Antal platser									Varav
		Besök/avgift	Förhyrda	Besök + Förhyrd	Tillstånd splatser	Uthyrda Förhyrda	Sålda tillstånd dag	Sålda tillstånd natt/helg	Sålda tillstånd dygn	Sålda tillstånd tot
Willinsbron	457	270	187	457	-	186	99	4	38	141
Ullevigaraget	647	635	-	635	-	-	54	-	401	455
Johan på Gårdas gata P-hus	466	144	79	223	241	55	193	-	130	323
Gårdavägen 2 garage	50	-	50	50	-	50	-	-	-	-
Gårdavägen 2	49	11	38	49	-	37	-	-	-	-
Blekeallén-Åvägen	99	21	70	91	-	70	-	-	-	-
Gårdaskolan	78	76	-	76	-	-	-	-	24	24
Tomteгатans P-hus	456	385	67	452	-	42	114	-	211	325
Valhalla	305	302	-	302	-	-	-	-	-	-
Fabriksгatan 38-42	95	94	1	95	-	1	-	-	74	74
Focus P-hus	1 400	1 079	307	1 386	-	274	-	-	96	96
Världskulturmuseet	73	61	12	73	-	-	-	-	-	-
P-hus Södra Liseberg	298	85	209	294	-	116	-	-	2	2
P-hus Sofierogatan	282	282	-	282	-	-	-	-	-	-
Sofierogatan	27	-	13	13	14	-	-	-	-	-
Liseberg Södra markparkering	864	860	-	860	-	-	-	-	-	-
Liseberg Södra ny markparkering		-		-						
Ullevi-Levgrensvägen	85	83	-	83	-	-	-	-	-	-
Skånegatan 1	32	16	-	16	-	-	-	-	-	-
P-hus Skånegatan	430	86	158	244	186	152	13	-	186	199
P-hus Lorensberg	291	284	5	289	-	5	2	-	84	86
Heden Sten Sturegatan	399	371	28	399	-	28	-	38	-	38
Heden Execishuset	378	374	1	375	-	1	84	-	47	131
Heden Engelbrektsgatan	216	187	29	216	-	27	-	-	-	-
Gösta Rahm	162	53	108	161	-	108	-	-	-	-
Valhalla grusplan		-		-						
Heden överdäckning		-		-						
Summa	7 639	5 759	1 362							1 894

Ovanstående lista/tabell över parkeringar, i form av avgift, tillstånd och förhyrda, är en ögonblicksbild. Analyserna nedan bygger ibland inte på exakt samma antal

Här redovisas totalt antal platser i respektive anläggning samt totalt antal besöksparkeringar i dessa. Vidare redovisas tillstånd och förhyrda platser. Merparten av de sålda tillstånden innebär parkering på platser för besöksparkering. Dock förekommer det undantag på vissa områden där vissa p-tillstånd får parkera på särskilt angivna tillståndsplatser. I angivet totalt antal platser ingår även elladdningsplatser, platser för rörelsehindrade eller övriga platser såsom "ej avgift", "MC-platser" mfl.

Privat ägda anläggningar

I analysen av evenemangsområdet och dess influensområde inbegrips följande **privat ägda parkeringsanläggningar**:

Bältgatan/Norra Ågatan
Vädursgatan
Ö. Fabriksgatan
Skånegatan
P- hus Burgården
Q- park Kanold
Sofierogatan
Gårdatorget
P-hus Ceres
Johan Willins gata
Brandstationen
Drakegtan V
Drakegatan Ö

Inom evenemangsområdet eller dess influensområde finns även ett antal privata anläggningar, som innehåller drygt 1000 p-platser. Vi gör här bedömningen att ca 100- 500 av dessa platser kan uppfattas som tillgängliga avgiftsplatser. (Uppgifterna gällande januari 2019)

Vi gör även bedömningen att en övervägande del av dessa platser kommer att försvinna på några års sikt, med anledning av nya exploateringsprojekt och genomförande av nya detaljplaner.

Anläggning	Operatör	Antal	BA	Förhyrda	Tillstånd
Bältgatan/Norra Ågatan N/A					
Gårdatorget, mark	Q-Park	25	X		
Vädursgatan, mark "Aptitgården"	Q-Park	?	X		
P-hus Ceres, "Platzer"	P-tjänst väst	300	X	X	X
Ö. Fabriksgatan N/A "änden av Friggagatan"		?			
Johan Willins gata N/A "mark smått"					
Gamla Brandstation	Q-Park	85	X	X	
Skånegatan "Bärnstenen"	Q-Park	122	X	X	
P-hus Burgården	Q-Park	115	X	X	
Kanold	Q-Park	375	X	X	
Drakegatan Ö	Q-Park	40	X		
Drakegatan V	Q-Park	40	X		
Sofierogatan privata mark del av Kanold	Q-Park	60	X		

(Uppgifterna uppskattades i januari 2019)

Beläggningsanalys

Analys- och beräkningsgrund

- I analysen har vi utgått ifrån att 80% beläggning upplevs som om parkeringsanläggningen är fullbelagd. Denna bedömning gör vi utifrån erfarenheter om att parkering, om så är möjligt, ofta sker i närheten av anläggningens entré eller utfart. Erfarenhetsmässigt uppfattas parkeringshuset som fullt om man ser mycket söktrafik, om beläggningsinformation uppger få lediga platser eller om man ser ett fullt entréplan när man kommer till anläggningen. Upplevelsen av att få platser är tillgängliga kan ändra beslutet om att parkera just här vilket leder till ytterligare söktrafik.
- Fakta baseras på sålda tillstånd och förhyrda platser, liksom faktiska besök. Text upplevs kanske inte Lorensberg som fullt trots att vi i bedömningen visar att det är fullt. Vid Förhyrda är ju platsen uthyrd till 100% oavsett om bilen står där eller ej, vilket gör att beläggningen då är 100% (går inte att nyttja). Vad gäller tillstånd så kan ju någon annan nyttja rutan när tillståndet inte är där. Där vi bara har tillstånd tillämpas en viss överuthyrning (10-30%).
- I vår analys av tillstånden antas att de tillstånd som inte är boendetillstånd istället används som tillstånd för arbetsplatsparkering.
- Vi gör antagandet att det är ca 80% av alla tillstånd och förhyrningar som nyttjas, i varje stund. Detta grundas i en manuell beläggningsmätning som exempelvis visar att de förhyrda platserna vid Skånegatan nyttjas ca 70% av all tid. För att kunna räkna med en fungerande uthyrning om 80% över tid så behöver det finnas ca 10% marginal för att klara beläggningsvariationerna. Anläggningarna inom evenemangs- och influensområdet, som har förhyrda- och tillståndsplatser, bedöms nyttjas på liknande sätt som Skånegatan.
- För att uppskatta hur stor andel av de avgiftsparkerande som är långtidsbesökande dagtid (tillfälligt eller återkommande) har vi undersökt andelen och antalet som parkerar mer än 6 timmar, där parkeringen startats mellan kl 7 och 10, i förhållanden till totalt antal avgiftsparkerande bilar i respektive anläggning per dygn. Studien har gjorts för perioden 2018-02-12 – 2018-02-16 (vecka med inga kända större evenemang, utöver konferenser och liknande).
- För att avgöra hur stor andel av parkeringarna som används som korttidsparkering en vardag, av alla parkeringar som görs mellan kl 9 och 20 i respektive anläggning, har vi tagit fram hur många avgiftsparkeringar som skett 0- 2 timmar per anläggning en vanlig vecka¹⁶ (vecka med inga kända större evenemang, utöver konferenser och liknande) mellan kl 9 och 20.
- I analysen har vi utgått ifrån stadens evenemangskalender. Enligt evenemangskalendern så arrangeras minst 150 evenemang per år, som arrangeras inom evenemangsområdet och som påverkar parkeringsanläggningarna.

- Stort evenemang innebär ett evenemang som arrangeras på någon av de stora evenemangsarenorna inom evenemangsområdet och som påverkar parkeringsanläggningarnas beläggning.
- Tillstånden som säljs inom evenemangs- och influensområdet omvandlas i hög utsträckning till avgiftsplatser under kvälls- och helgtid, varför antalet tillgängliga besöksplatser varierar beroende på dag och klockslag för olika anläggningar. I analysen av beläggningen på de olika anläggningarna, vid de olika evenemangen, har vi därför utgått ifrån beläggningen av tillgängliga besöksplatser. Till det har vi lagt till antalet tillstånd och förhyrda platser, och utgått ifrån att de nyttjas till 80%
- Vi har bedömt hur stor omsättningen är på parkeringsplatserna under ett dygn (hur många gånger per dygn som en parkeringsplats används), genom en beräkning av antalet avgiftsbesökare i respektive anläggning i förhållande till det tillgängliga antalet avgiftsplatser i anläggningen. Vi har då utgått ifrån de parkeringsrörelser som skett under de fem vardagarna i veckan utan några kända större evenemang.
- Vissa anläggningar har de intressantaste parkeringsrörelserna under helgtid, bl a med anledning av att anläggningen nyttjas av många tillstånd under vardagen men att de helgtid beläggs av besöksparkerare. Vid analys av dessa anläggningar har istället för vardagsveckan utan stora evenemang använts en vardagshelg utan stora evenemang. Två helger har använts vid dessa analyser, en helg i mars och en helg i oktober.

Parkering för boende/arbetsplats/besök för handel, evenemang mm

Parkering för boende och arbete

Generellt gäller att ett mycket fåtal avgiftsparkeringar används för boendeparkering inom evenemangs- och influensområdet. Och i princip är det endast anläggningarna Lorensberg, Skånegatan, Fabriksgatan och Tomtegatan som har tillstånd som används för boendeparkering. Övriga p- anläggningar bedöms i stort sett endast ha tillstånd som används för arbetsplatsparkering. Avgiftsparkeringarna används huvudsakligen som besöksparkering av olika slag.

Alla förhyrda platser är i princip arbetsplatsparkering, utom vid P-hus södra Liseberg, liksom P-hus Skånegatan, där de förhyrda platserna huvudsakligen nyttjas för boende.

För att försöka uppskatta antalet arbetsrelaterade parkeringar kan vi studera antalet tillstånd som förmodligen inte används till boendeparkering, grundat på en analys av vilka tillståndskunder som använder tillståndet för boendeparkering. I vår analys av tillstånden antas att de tillstånd som inte är boendetillstånd istället används som tillstånd för arbetsplatsparkering.

Vid bedömningen av hur många platser som nyttjas för arbetsrelaterad parkering eller boendeparkering gör vi antagandet att det är ca 80% av alla tillståndskunder som nyttjar sin parkering, i varje stund. Samma antagande görs även gällande nyttjandet av förhyrda platser.

Se respektive beskrivning av anläggningarna för bedömning av andel arbetsrelateradparkering och andel boendeparkering.

Besöksparkering långtid dag

Vi har studerat gjorda besöksparkeringar med syfte att uppskatta hur stor andel av de parkerande som är långtidsbesökande dagtid (tillfälligt eller återkommande). För att uppskatta hur stor andel av de avgiftsparkerande som är långtidsbesökande dagtid (tillfälligt eller återkommande) har vi undersökt andelen och antalet som parkerar mer än 6 timmar, där parkeringen startats mellan kl 7 och 10, i förhållanden till totalt antal avgiftsparkerande bilar i respektive anläggning per dygn. Studien har gjorts för dygnet under perioden 2018-02-12 – 2018-02-16 (vecka med inga kända större evenemang, utöver konferenser och liknande). Studien har företrädesvis gjorts för P-hus Lorensberg, P-hus Tomtegatan, P-hus Skånegatan och Ullevigaraget.

Resultatet visar att det är en liten andel av de besöksparkerande som parkerar under lång tid under dagen i anläggningarna P-hus Lorensberg och P-hus Skånegatan, men att i alla fall ca 10- 15% av avgiftsparkeringarna i Tomtegatans P-hus kan bedömas vara långtidsbesökande dagtid, men att dessa ändå utgör ett fåtal parkeringar. I Ullevigaraget visade sig andelen parkerare under angivet tidsintervall vara över 40% av alla parkeringar under vardagen. I detta garage har vi dock en timtaxa om 17 kr/timme eller max 90 kr/dygn, vilket sannolikt kan medföra att en del betalar för längre tid i biljettapparaten än vad man egentligen behöver. En stor andel av de parkerande i Ullevigaraget bedöms vara långtidsbesökande under dagen till konferensanläggningar och arbetsplatser i närheten.

För övriga anläggningar, se respektive anläggningskaraktäristik.



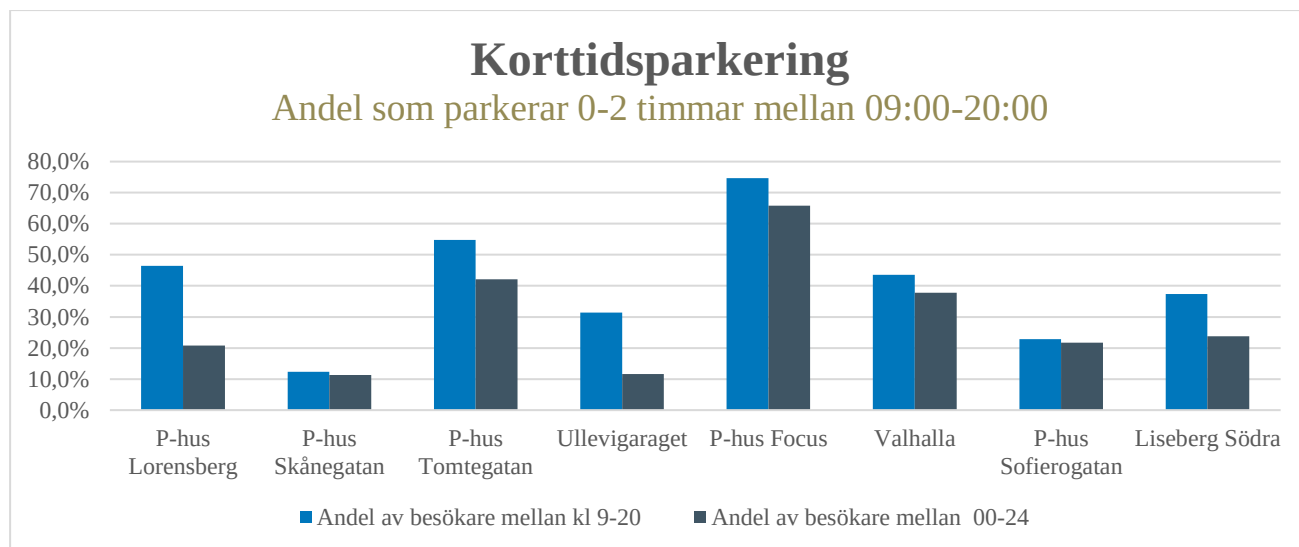
Vi kan alltså utläsa hur många avgiftsparkeringar som startas mellan kl 7 och 10 en vanlig vardag och som då står kvar i över 6 timmar. Vi får då en uppgift om hur stor andel (%) av avgiftsparkeringarna som då kan antas utgöra "lång besöksparkering" dagtid, under en arbetsvecka utan några kända stora evenemang utöver konferenser och liknande. Vi får också en uppgift om ungefär hur många avgiftsparkeringar som sker under den avgränsade tiden, per anläggning och per dag.

Totalt i evenemangsområdet är det ca 12% av alla avgiftsparkerare som står 6 timmar eller längre och som startat sin parkering mellan kl 7 och 10, av det totala antalet avgiftsparkerande bilar i anläggningarna. Studien har gjorts för perioden 2018-02-12 – 2018-02-16 (vecka med inga kända större evenemang). Under den studerade tiden har ca 1630 avgiftsparkeringar registrerats, dvs ca 326 avgiftsparkeringar per dag, som kan beskrivas som långtidsbesök dagtid inom området, inklusive besök till konferenser mm inom närområdet.

Sammantaget bedöms antalet parkerare inom evenemangsområdet, för syftet långtidsbesök dagtid under en arbetsvecka utan några kända stora evenemang utöver konferenser och liknande, vara ca 1600 st parkerare per vardag. Totalt inom evenemangsområdet beräknas finnas ca 1400 arbetsrelaterade tillstånd dagtid. Till detta kommer alla förhyrda bilplatser som bedöms nyttjas för arbetsplats, ca 600 st. Vi gör bedömningen att ca 80% av dessa tillstånd och förhyrda platser nyttjas under dagen, dvs totalt ca 1600 utgör arbetsrelaterade parkeringar varje vardag. Till dessa tillkommer några långtidsparkerare dagtid som parkerar på avgiftsplatser och som parkerar i syftet arbetsparkering eller konferens.

Besöksparkering korttid dag

För att bedöma hur stor del av alla parkeringar som görs, som används som besök för tex handel en vardag, har vi tagit fram hur många avgiftsparkeringar som skett 0- 2 timmar per anläggning en vanlig vecka mellan kl 9 och 20.



	Antal fysiska platser	Antal parkerande mellan kl 9-20 som parkerar 0-2 timmar under de studerade 5 dygnen	Totalt antal parkerande mellan kl 9-20	Totalt antal av besökare mellan kl 00-24	Andel av besökare mellan kl 9-20	Andel av besökare mellan kl 00-24
P-hus Lorensberg	291	530	1141	2549	46,50%	21%
P-hus Skånegatan	429	149	1211	1323	12,30%	11%
P-hus Tomtegratan	456	137	250	325	54,80%	42%
Ullevigaraget	635	200	638	1726	31,30%	12%
P-hus Focus	1390	2985	3999	4537	74,60%	66%
Valhalla	305	982	2255	2601	43,50%	38%
P-hus Sofierogatan	282	86	376	396	22,90%	22%
Liseberg Södra	860	303	810	1277	37,40%	24%

Korttidsparkering inom evenemangsområdet sker huvudsakligen i P-hus Focus och på Valhalla. Antalet korttidsparkerande är också stort i P-hus Lorensberg, Heden och vid Liseberg. I P-hus Skånegatan är antalet korttidsparkerande relativt lågt.

I P-hus Tomtegratan är avgiftsparkerare som parkerar kort tid relativt få till antal, i förhållande till alla parkeringar som görs i anläggningen dagtid vardag (tillstånd, avgift, förhyrda). Andelen av dem som avgiftsparkerar kort tid (mellan kl 9 och 20) är dock hög.

Vid Fabriksgatan, som endast har tillgängliga besöksplatser under kväll – och helg, är andelen korttidsbesök 88% under helgtid.

För övriga anläggningar, se respektive anläggningskaraktäristik.

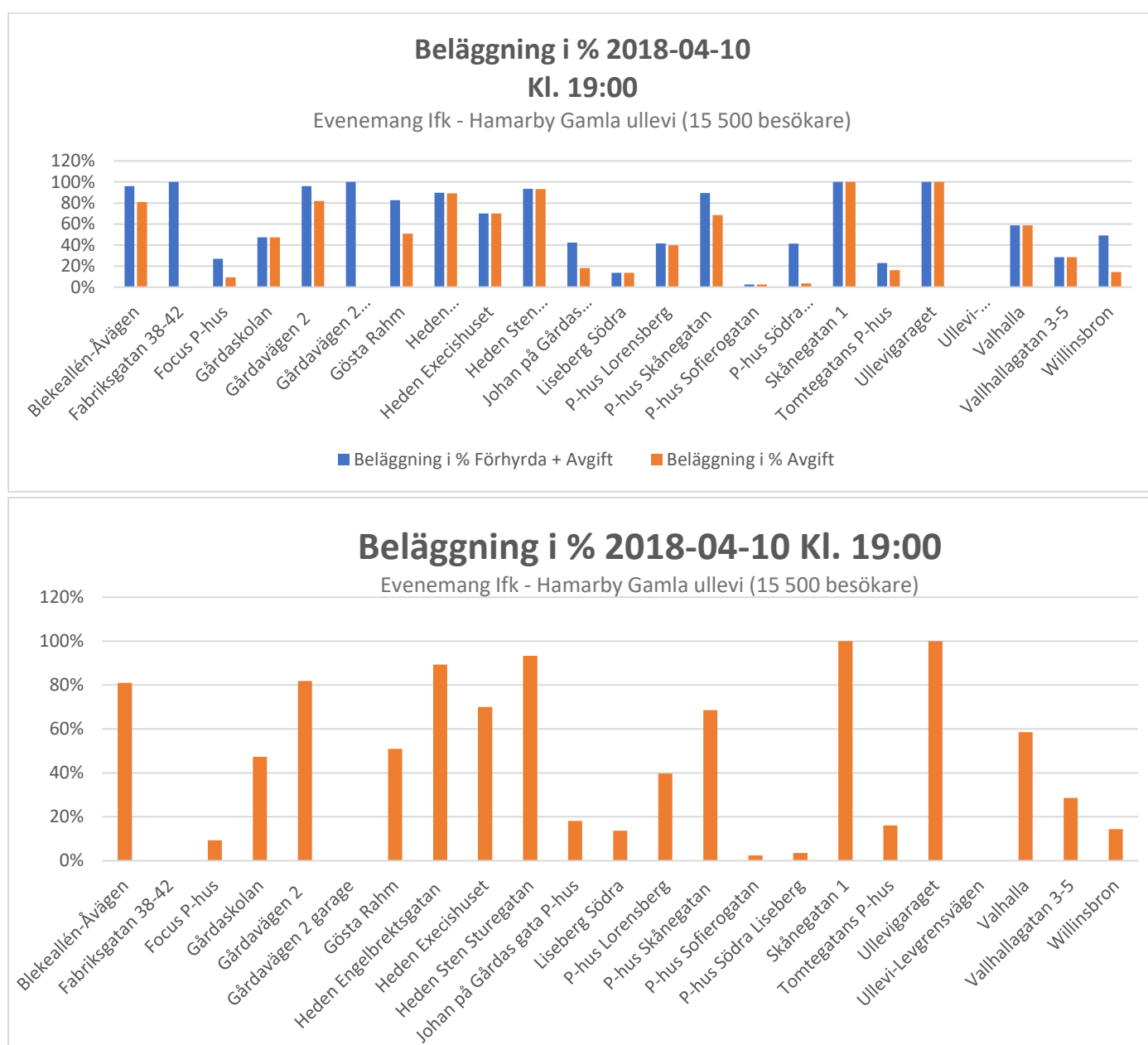
Parkeringsbeläggningen vid stora evenemang

I analysen har vi utgått ifrån stadens evenemangskalender. Enligt evenemangskalendern så arrangeras minst 130 evenemang per år, som arrangeras inom evenemangsområdet och som påverkar parkeringsanläggningarna.

Utöver dessa evenemang tillkommer tex konferenser av större format, tex på Svenska mässan eller vid Ullevi. Dessa konferenser uppges öka i antal år från år.

Nedan redovisar vi 7 större evenemang och dess inverkan på parkeringsbeläggningen inom evenemangs- och influensområdet:

Välbesökt fotbollsmatch Gamla Ullevi

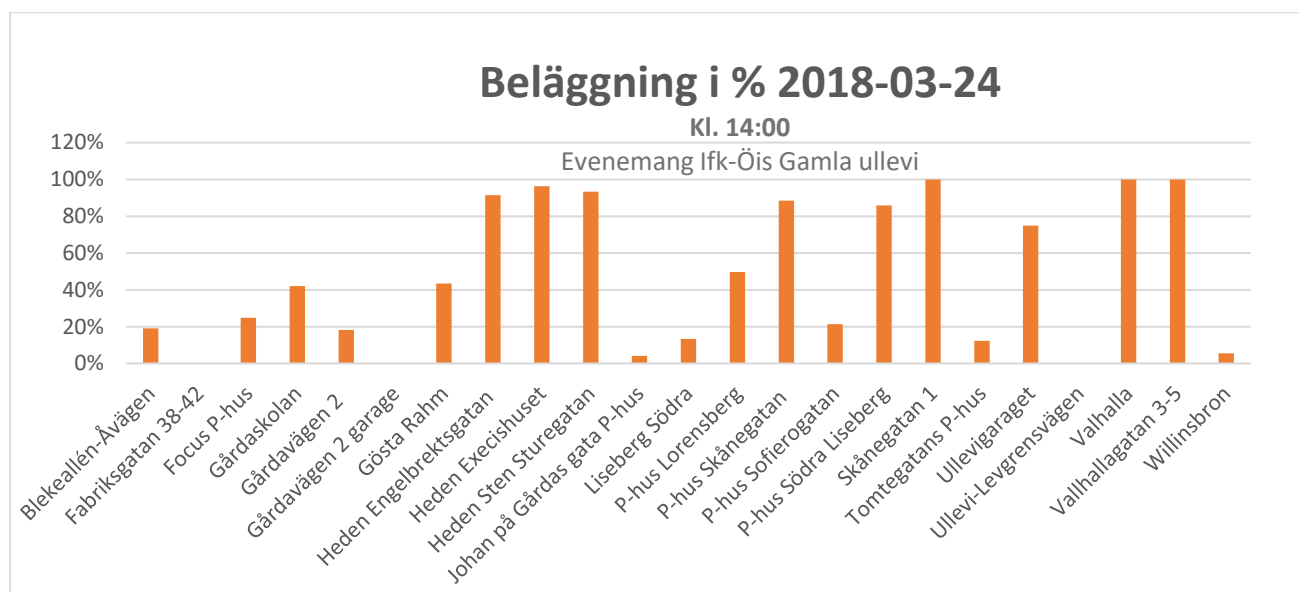


Evenemang IFK- Hammarby

När Gamla Ullevi är fyllt med anledning av stor fotbollsmatch en vardagkväll (tisdag 10 april) används i första hand Ullevigaraget som då är helt fullbelagt. Fabriksgatan fanns då inte tillgänglig för besökare (tillstånd). Vidare är parkeringarna på Heden nära fulla.

Vid det studerade tillfället, 10 april 2018 kl 19.00, finns dock ca 60% ledig platskapacitet kvar inom hela evenemangs- och influensområdet sammantaget, om man bortser från de upptagna platserna med anledning av tillstånden inom evenemangsområdet samt de förhyrda platserna. Inom evenemangsområdet specifikt finns då ca 70% ledig platskapacitet kvar vid tidpunkten resp 35% ledig platskapacitet inom influensområdet, som alltså är högre belagt än evenemangsområdet vid denna tidpunkt, kvällstid vardag.

Med tillståndsplatserna och de förhyrda platserna inräknade bedöms ledig platskapaciteten inom hela evenemangsområdet vara något lägre än 70%. Tex har Sofiero, Liseberg, Tomtegatan och Focus mycket ledig kapacitet. Här står Liseberg Södra för den största delen av den lediga kapaciteten. Dessa anläggningar är dock belägna långt ifrån arenan Gamla Ullevi (som också är belägen utanför evenemangsområdet, men inom influensområdet). Tydligt är ändå att vissa anläggningar utöver Ullevi är påverkade av evenemanget på Gamla Ullevi. Tex har Hedenområdena en högre beläggning än en vardagkväll utan evenemang.



Evenemang IFK- ÖIS

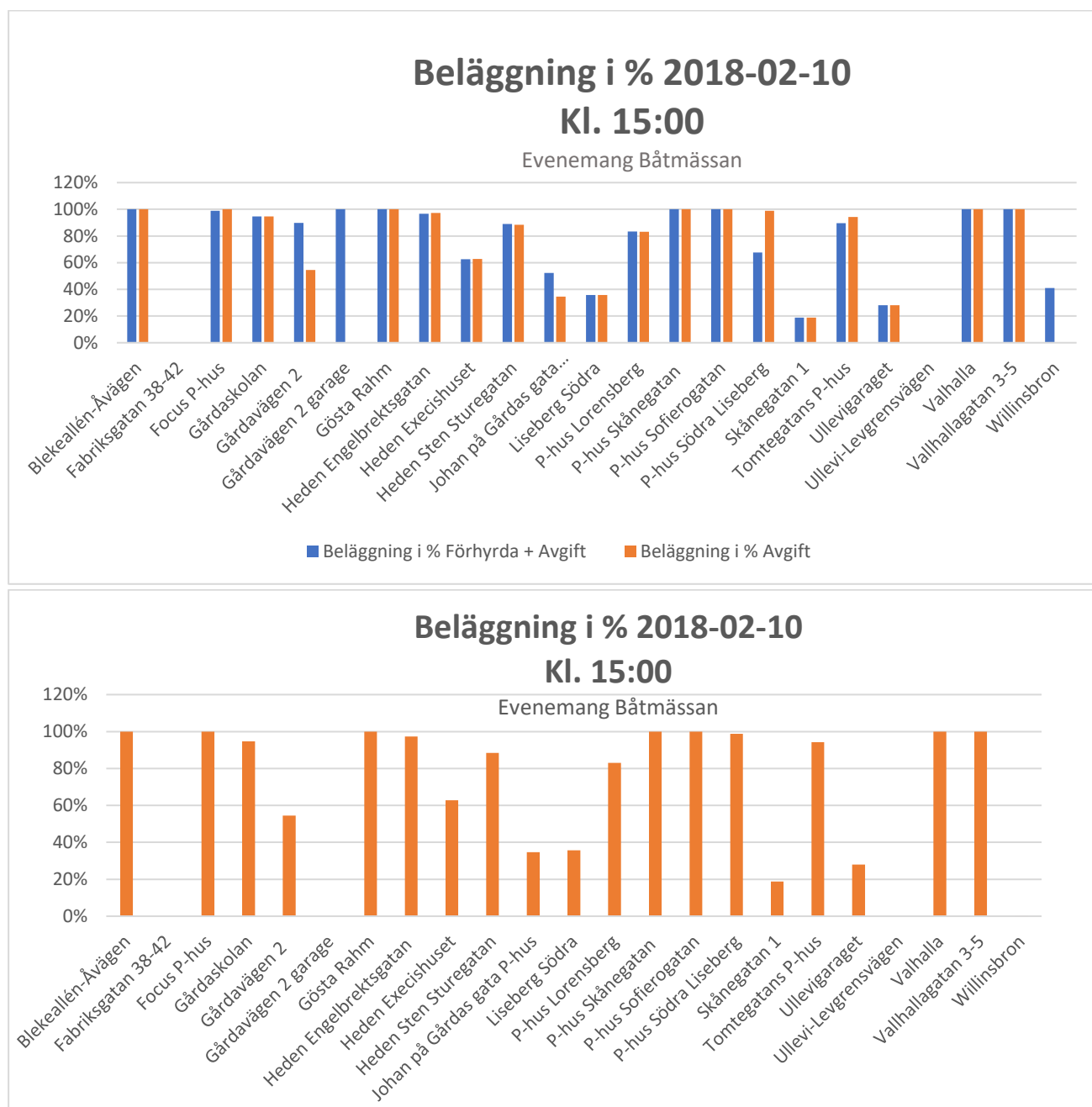
När Gamla Ullevi istället är fyllt med anledning av ett derby på en lördagseftermiddag är beläggningen något annorlunda fördelad. Sannolikt med anledning av att andra besöksmål och handel då bidrar till att fylla andra anläggningar än de närmast gamla Ullevi.

Vid det studerade tillfället, lördag 24 mars 2018 kl 14.00, används i första hand i stället Valhalla liksom P-hus Skånegatan. Även här är Hedenparkeringarna belagda, och nu i princip helt fyllda. Men, även P-hus Södra Liseberg är i princip fyllt vid detta tillfälle medan Ullevigaraget har viss kapacitet.

Vid det studerade tillfället finns ca 55% ledig platskapacitet kvar av avgiftsplatserna inom hela evenemangs- och influensområdet sammantaget, om man bortser från de upptagna platserna med anledning av tillstånden inom evenemangsområdet samt de förhyrda platserna. Inom evenemangsområdet specifikt finns då ca 65% ledig platskapacitet kvar vid tidpunkten resp 30% ledig platskapacitet inom influensområdet, som alltså är högre belagt än evenemangsområdet vid denna tidpunkt, dagtid helg.

Med tillståndsplatserna och de förhyrda platserna inräknade bedöms platskapaciteten inom evenemangsområdet vara något lägre än 65%. Tex har Sofiero, Tomtegratan och Focus mycket ledig kapacitet.

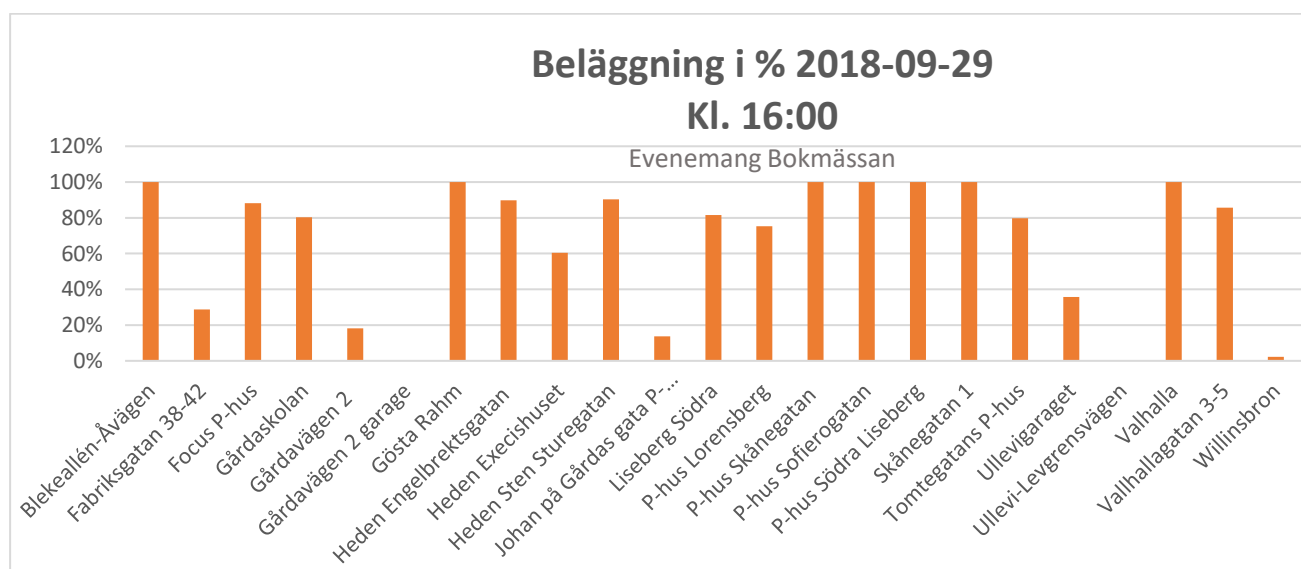
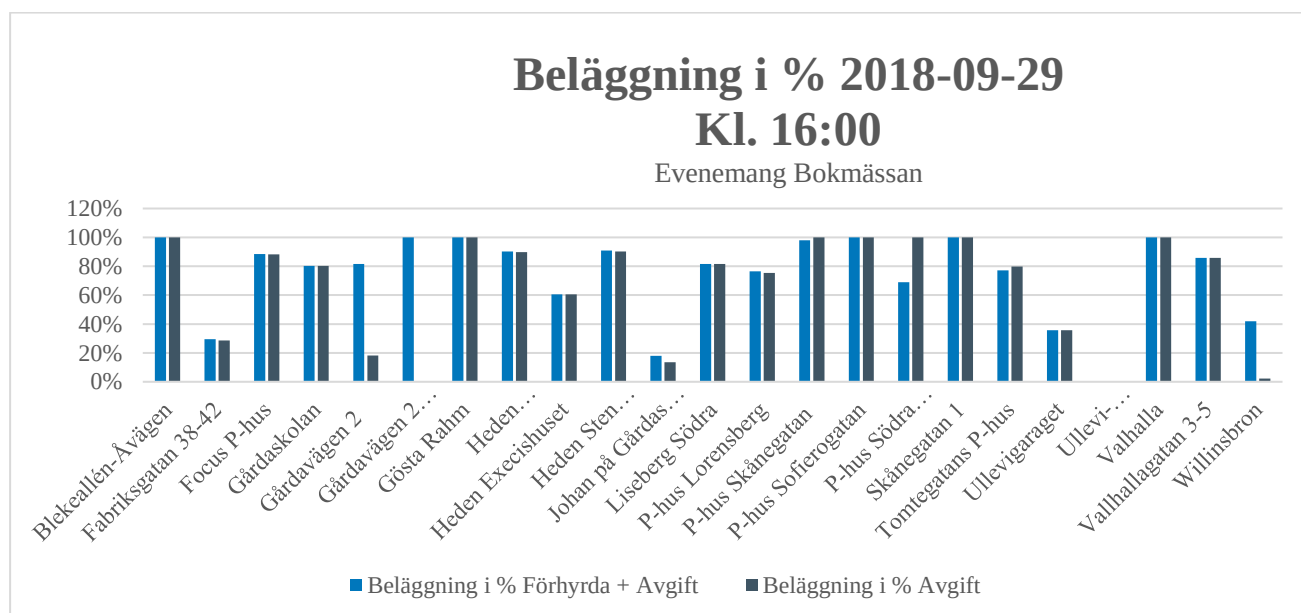
Båtmässa+ Melodifestival 180210 kl 15.00



Båtmässan besöks under den studerade lördagen den 10 februari 2018, av 10 037 personer. Denna lördag är Båtmässans mest besökta dag. Det är också den dag då Melodifestivalen sker i Scandinavium

under kvällen. Under dagen maxas parkeringsbelastningen inom evenemangs- och influensområdet totalt sett kl 15.00. Då finns ca 30% ledig platskapacitet kvar inom hela evenemangs- och influensområdet sammantaget. Specifikt inom evenemangsområdet finns ca 25% ledig platskapacitet kvar vid tidpunkten. Tack vare att tillstånden som säljs i området till stor del nyttjas som arbetsplatsparkering så möjliggörs platserna för evenemangsbesökarna såsom avgiftsparkering under helgen. Tillgängliga avgiftsplatser är utnyttjade till i princip max i alla lägen inom influens- och evenemangsområdet utom vid Ullevi, Willinsbron, Heden Exercishuset och Liseberg Södra. Liseberg Södra står då för en mycket stor del av den totala lediga platskapaciteten, med ca 550 platser lediga och Ullevigaraget har ca 450 platser lediga. Dessa anläggningar ligger ca 800- 1000 meters gångväg från Svenska Mässan. Beläggningen på de övriga anläggningarna upplevs i princip som fulla. Erfarenhetsmässigt upplevs 80% beläggning som om parkeringsanläggningen är full, med anledning av att det kan vara svårt att hitta platser i anslutning till anläggningens entré.

Bokmässan 180929 kl 16.00

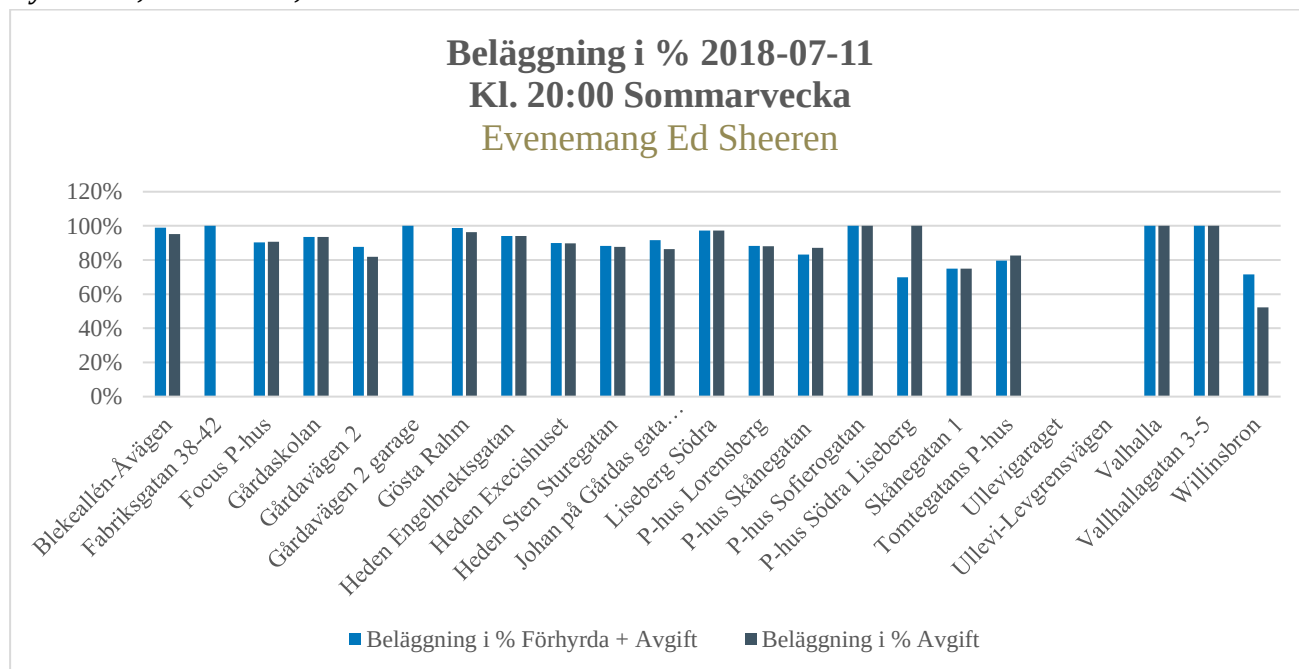


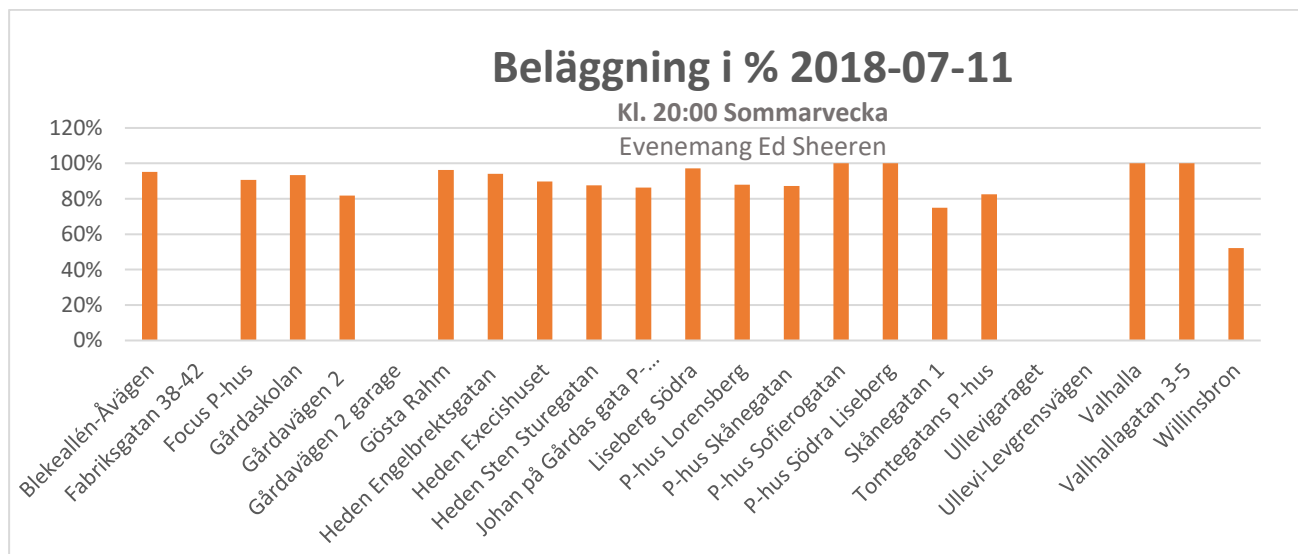
Under Bokmässan, lördagen den 29 september, där parkeringsbelastningen totalt maxas kl 16.00, finns ca 30% platskapacitet kvar inom hela evenemangs- och influensområdet sammantaget, om man

bortser från de upptagna platserna med anledning av tillstånden inom evenemangsområdet samt de förhyrda platserna. Inom evenemangsområdet specifikt finns då ca 27% platskapacitet kvar vid tidpunkten resp 33% platskapacitet inom influensområdet, som alltså är lägre belagt än evenemangsområdet vid denna tidpunkt. Tack vare att tillstånden som säljs i området till stor del nyttjas som arbetsplatsparkering så möjliggörs platserna för evenemangsbesökarna såsom avgiftsparkering under helgen.

Tillgängliga avgiftsplatser är utnyttjade till i princip max i alla lägen inom influens- och evenemangsområdet utom vid Willinsbron, Ullevigaraget, Heden Exercishuset, Fabriksgatan, Lorensberg och Johan på Gårda. Ullevi, Johan på Gårda och Fabriksgatan står då för en mycket stor del av den totala lediga platskapaciteten, med ca 400 platser lediga i Ullevigaraget och ca 250 lediga platser lediga i Johan på Gårda samt ca 70 lediga platser i Fabriksgatan. Dessa anläggningar ligger ca 800 till 1300 m meters gångväg från Svenska Mässan. Beläggningen på de övriga anläggningarna upplevs i princip som fulla. Erfarenhetsmässigt upplevs 80% beläggning som om parkeringsanläggningen är full, med anledning av att det kan vara svårt att hitta platser i anslutning till anläggningens entré. Värt att notera är att anläggningarna inom evenemangs- och influensområdet i princip är lika belastade såsom vid Båtmässan. Men, under Båtmässan har Liseberg större platskapacitet än under Bokmässan. Däremot finns det under Bokmässan platskapacitet i Johan på Gårda, tillskillnad från under Båtmässan. Dessutom så har Fabriksgatans tillståndsplatser omvandlats till att bli avgiftsplatser på kvälls- och helgtider, vilket så inte var fallet vid Båtmässan.

Nya Ullevi, stor konsert, Ed Sheeran 180711 kl 20.00

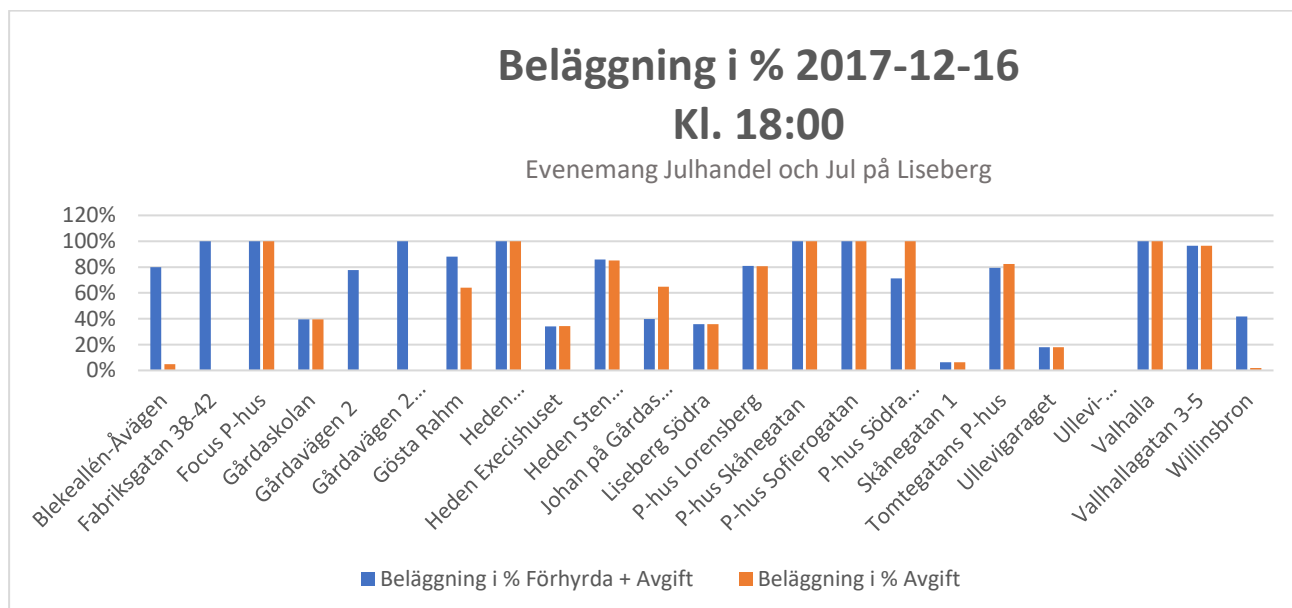


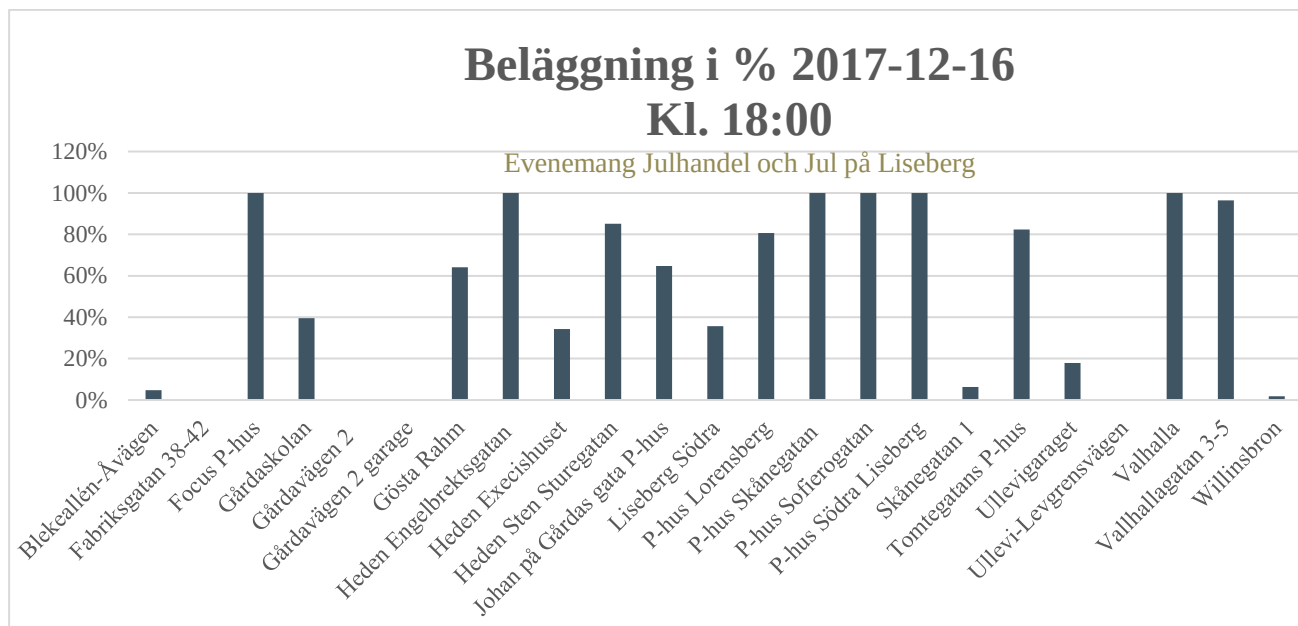


När Nya Ullevi är fullt med anledning av en stor konsert (Ed Sheeran) finns ca 20% ledig platskapacitet kvar inom hela evenemangs- och influensområdet sammantaget. Inom evenemangsområdet specifikt finns ca 20% ledig platskapacitet kvar vid tidpunkten. Dock utnyttjas ett antal tillstånd till platser under denna tid vilket ger ett antagande om att det återstår 10- 15% platskapacitet vid tidpunkten. Tillgängliga besöksplatser är utnyttjade till i princip max i alla lägen inom influens- och evenemangsområdet. Det finns endast ett antal spridda platser kvar vid företrädesvis Tomtegränd, Skånegatan och Willinsbron. Ullevigården är stängt pga säkerhet vid arrangemang på Ullevi.

Beläggningen bedöms således till ca 85- 90% totalt inom hela evenemangs- och influensområdet. Erfarenhetsmässigt upplevs 80% beläggning som om parkeringsanläggningen är full, med anledning av att det kan vara svårt att hitta platser i anslutning till anläggningens entré.

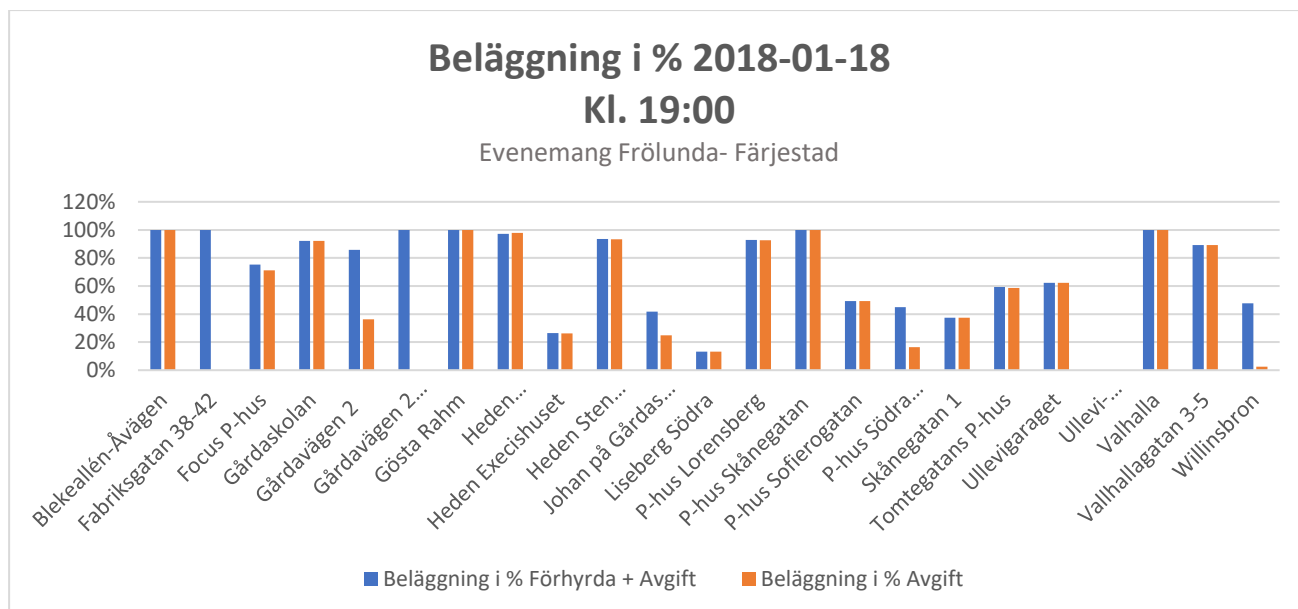
Julhandel och Jul på Liseberg 171216 kl 18.00

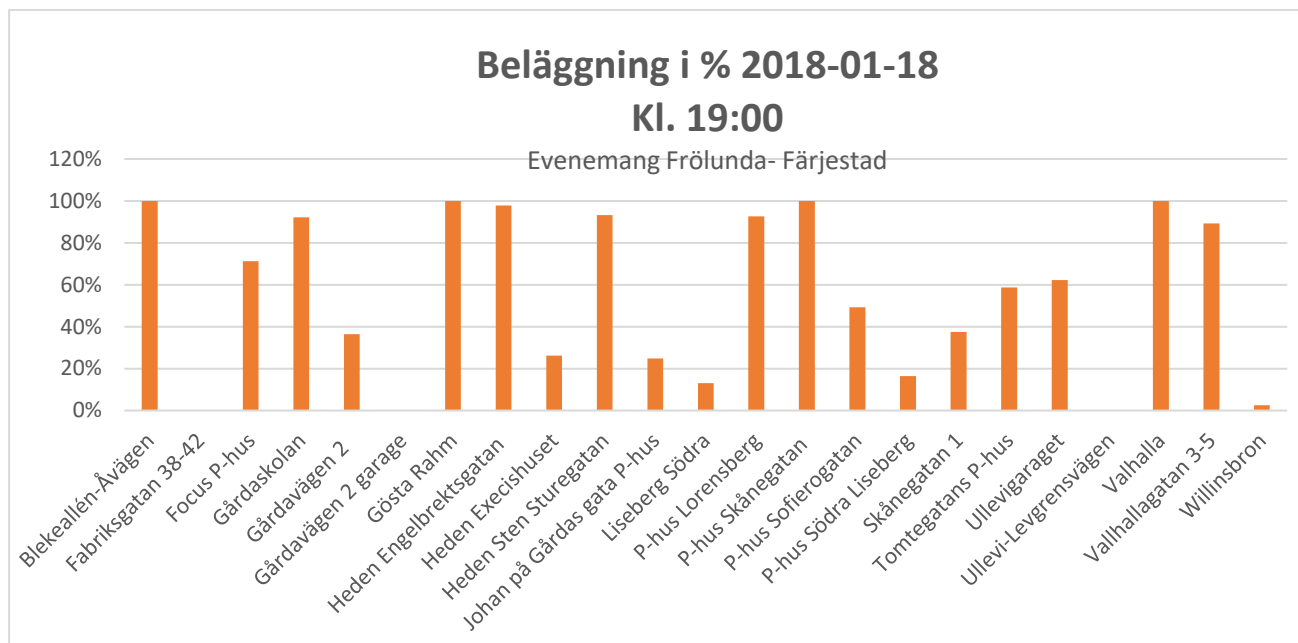




När julhandeln och Jul på Liseberg pågår som mest finns ca 30-40% ledig platskapacitet kvar inom hela evenemangs- och influensområdet sammantaget. Tillgängliga besöksplatser är utnyttjade till max i P-hus Focus, Heden Engelbrekt, P-hus Skånegatan, P-hus Sofierogatan, P-hus Södra Liseberg och Valhalla. Även P-hus Lorensberg och Tomtegatan P-hus är relativt fulla. Övriga lägen har relativt god kapacitet. Exempelvis Liseberg södra och Ullevigaraget.

Hockeymatch Scandinavium 180118 kl 19.00





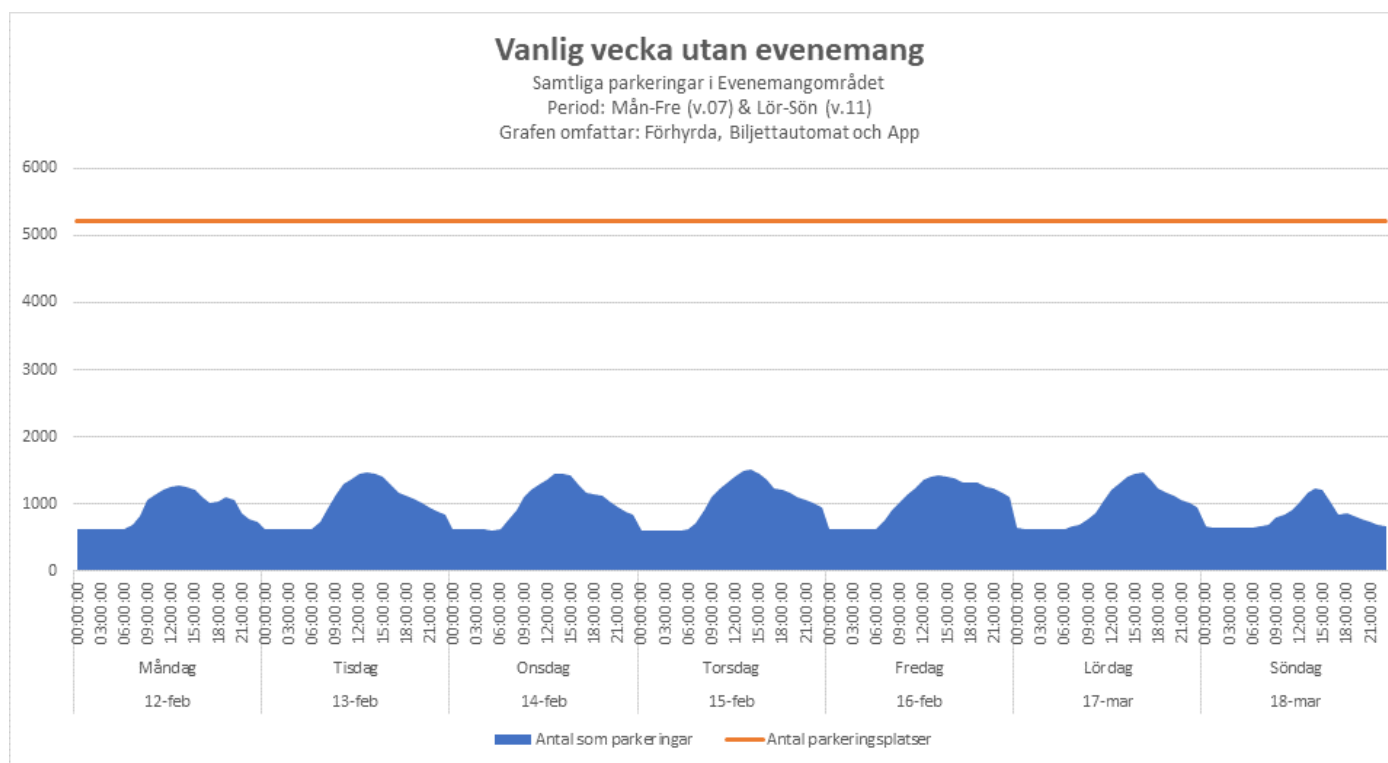
Under en stor hockeymatch, onsdagen den 18 januari, där parkeringsbelastningen totalt maxas kl 19.00, finns ca 45% ledig platskapacitet kvar inom hela evenemangs- och influensområdet sammantaget, om man bortser från de upptagna platserna med anledning av tillstånden inom evenemangsområdet samt de förhyrda platserna. Även inom evenemangsområdet specifikt finns då ca 45% ledig platskapacitet kvar vid tidpunkten.

Valhalla är helt fullt. Ullevigaraget bedöms vara relativt fyllt av besöksparkerare och tillstånd under tiden för evenemanget. Även P-hus Lorensberg och P-hus Skånegatan är fullbelagda med anledning av något högre beläggning än en "vanlig" vardaglig beläggning" den här torsdagskvällen.

Tillgängliga avgiftsplatser i övriga närområdet av Scandinavium är dock inte utnyttjade till max vid denna tidpunkt. P-hus Focus, P-hus södra Liseberg, och Tomtegatan har alla ledig kapacitet men är delvis berörda av parkörer för Scandinavium. Även P-hus Sofiero har ledig platskapacitet men är högre belagd än under en vanlig vardag. Heden Exerchuset, Johan på Gårda och Liseberg södra har i princip "vanlig vardaglig beläggning" under hockeymatchen och är alltså inte nämnvärt berörda av hockeymatchen.

Parkeringsbeläggningen under en "vanlig" vardag

Nedan redovisas en av de få veckor på året då det inte är arrangerat några speciella eller stora evenemang. Eftersom det inte fanns en helt vanlig vecka (mån-sön) utan evenemang har vi använt mån-fred (2018-02-12 t.o.m. 2018-02-16) och lör-sön (2018-03-17 t.o.m. 2018-03-18 respektive 2018-10-13 t.o.m 2018-12-14). Grafen visar samtliga parkeringar gjorda, inklusive på de förhryda platserna, på alla områden inom evenemangsområdet. Vi kan här utläsa att tillgången till parkering inom evenemangsområdet är mycket god och dra slutsatsen att endast ca 20-25% av alla möjliga parkeringsplatser är utnyttjade (inkl utnyttjade tillståndsplatser). Denna situation bedöms endast infalla under fem dagar i streck, en vecka per år. I övrigt inträffar den "vardagliga" parkeringen spritt över året, någon dag per vecka. Utifrån studier av den vardagliga veckan kan vi dra slutsatser om användningen av parkeringsanläggningarna de tider då områdena inte belastas av något större evenemang. Dock pågår i princip alltid någon form av mindre evenemang i form av tex konferenser mm som påverkar parkeringsbeläggningen inom evenemangs- och eller influensområdet i olika utsträckning.



Beläggningsgrad i respektive anläggning vardagsvecka utan evenemang

- Under den studerade vardagsveckan är beläggningen inom evenemangsområdet som störst kring kl 12-15 Under dessa vardagar är den genomsnittliga beläggningen i området låg, men det är tydligt att vissa anläggningar inom området är högt belagda även dessa vardagar. Vissa anläggningar har även en högre beläggningsgrad vid annan tidpunkt än kl 12- 15.
- Valhalla har i genomsnitt högst antal besöksparkerande i anläggningen vid kl 18-19 under vardagen utan stora evenemang. Vid denna tidpunkt är Valhalla i genomsnitt belagd till ca 45 % av avgiftsplatserna. När det inte är evenemang bedöms anläggningen ha en generell beläggning om ca 40%-60% på vardagar och på helgerna ca 90-100%. Anläggningen har beläggningstoppar under helger vid 15- 16-tiden med 90- 100% beläggning.
- P-hus Focus har i genomsnitt högst antal besöksparkerande i anläggningen vid kl 12 under vardagen. Vid denna tidpunkt är Focus i genomsnitt belagd till ca 15 % av avgiftsplatserna. Anläggningens platser bedöms då samtidigt nyttjas av ca 80% av anläggningens tillståndskunder och kunder som har förhyrd parkering. Härav bedöms anläggningens platser dagtid en vardag utan större evenemang nyttjas till ca 30-40% av alla platser. Kvällstid vardagar utan evenemang har Focus en mycket låg beläggning på besöksparkeringen. Lördagen har en något högre beläggning, i övrigt överensstämmer beläggningen med vardagar utan stora evenemang.
- Ullevigaraget har i genomsnitt högst antal besöksparkerande vid anläggningen kl 12 under vardagen. Vid denna tidpunkt är Ullevi i genomsnitt belagd till ca 90- 100 % av avgiftsplatserna. I övrigt bedöms i samma stund anläggningens tillstånd nyttjas till ca 80%.
- Sofiero har i genomsnitt högst antal besöksparkerande vid anläggningen kl 20 under vardagen. Vid denna tidpunkt är Sofiero i genomsnitt belagd till ca 20 % av avgiftsplatserna.
- Gårdaskolan har i genomsnitt högst antal besöksparkerande vid anläggningen kl 15 under vardagen. Vid denna tidpunkt är Gårdaskolan i genomsnitt belagd till ca 25 % av avgiftsplatserna. I övrigt bedöms i samma stund anläggningens tillstånd (ca 20 st) nyttjas till ca 80%.
- Lorensberg har högst antal besöksparkerande vid anläggningen kl 19 under torsdagen i vardagsveckan. Vid denna tidpunkt är Lorensberg i genomsnitt belagd till ca 90 % av avgiftsplatserna. I övrigt bedöms i samma stund anläggningens tillstånd nyttjas till ca 80%.
- Liseberg Södra har i genomsnitt högst antal besöksparkerande vid anläggningen kl 13 till 15 under vardagen. Vid denna tidpunkt är parkeringen i genomsnitt belagd till ca 15 % av avgiftsplatserna.

- P-hus Skånegatan I princip alltid fullbelagd kvällstid samt hela lördagen. I övrigt har anläggningen ca 30% lediga besöksplatser dagtid.
- P-hus Södra Liseberg Anläggningen är endast fullbelagd vid stora evenemang på Svenska Mässan och högsäsong på Liseberg. Övrig tid är beläggningen relativt mycket låg. Beläggningen i P-huset varierar kraftigt beroende på besöks/öppettider i närområdet.
- Fabriksgatan Besöksparkeringen kvällstid och helg har precis införts vid Fabriksgatan, varför antagandet är att få känner till dessa besöksplatser, som en förklaring till låg besöksfrekvens. Alla platserna används för tillståndsparkering dagtid, vardag, dvs ingen besöksparkering dagtid, vardag. Ca 73% av alla besöksplatser bedöms finnas tillgängliga för besök kväll och helg.
- P-hus Tomtegatan. De 385 besöksplatserna är generellt sett belagda till ca 25% en vanlig vardagshelg utan stora evenemang. Ca 25% av besöksplatserna finns tillgängliga dagtid, vardag för besökare. Ca 92% av alla besöksplatser bedöms finnas tillgängliga för besök kväll- och helg.
- Heden. Under vardagskväll och helg, utan stora evenemang, är anläggningarna tillsammans generellt sett belagda till ca 50%. Enbart Engelbrekt är dock i princip fullbelagd all tid under lunch och kväll. Exercishuset har generellt sett ledig kapacitet vid lunch och kväll, med en beläggning kring 50%. Dock är beläggningen hög kvällstid även vid Exercishuset under vissa återkommande toppar under året, kopplade till stora evenemang.

Nu kända förändringar avseende parkeringsplatser fram till 2030

Tabell med antal, fördelning upplåtelseform samt info om de som försvinner/tillkommer

Namn	Ägare	Antal platser	Varav Besök/avgift	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Willinsbron		457	270	457	457	457	457	457	457	457	457	457	457	457	457	457
Ullevigaraget	Higab	647	635	647	647	647	647	647	647	647	647	647	647	647	647	647
Johan på Gårdas gata P-hus	P-bolaget	466	144	466	466	466	466	466	466	466	466	466	466	466	466	466
Gårdavägen 2 garage	Higab	50	-	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Gårdavägen 2	Higab	49	11	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49
Blekeallén-Ävägen	Higab	99	21	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
Gårdaskolan	FK	78	76	78	78	78	78	78	78	78	78	78	78	78	78	78
Tomteгатans P-hus	P-bolaget	456	385	456	456	456	456	456	456	456	456	456	456	456	456	456
Valhalla	FK	305	302	305	305	305	305	305	305							
Fabriksгatan 38-42	FK	95	94	95	95	95	95									
Focus P-hus	P-bolaget	1 400	1 079	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400
Världskulturmuseet	FK	73	61	73								73	73	73	73	73
P-hus Södra Liseberg	P-bolaget	298	85	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298
P-hus Sofierogatan	FK	282	282	282												
Sofierogatan	FK	27	-	27												
Liseberg Södra markparkering	Liseberg	864	860	864												
Liseberg Södra ny markparkering					900	900	900	900	900	900	900	900	900	900	900	900
Ullevi-Levgrensvägen	GotEvent	85	83	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85
Skånegatan 1		32	16	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32
P-hus Skånegatan		430	86	430	430	430	430	430	430	430	430	430	430	430	430	430
P-hus Lorensberg		291	284	291	291	291	291			291	291	291	291	291	291	291
Heden Sten Sturegatan		399	371	399		399	399	399	399	399	399	399	399	399	399	399
Heden Execishuset		378	374	378	378	378	378	378	378	378	378	378	378	378	378	378
Heden Engelbrektsгatan		216	187	216	216	216	216	216	216	216	216	216	216	216	216	216
Gösta Rahm		162	53	162	162	162			162	162	162	162	162	162	162	162
Valhalla grusplan	GotEvent				200	200	200	200	200							
Heden överdäckning						350	450	450	450	450	450	450	450			
Summa		7 639	5 759	7 639	7 094	7 843	7 781	7 395	7 557	7 343	7 343	7 416	7 416	6 966	6 966	6 966

Övrig information

Beskrivning av befintligt stöd till kunderna idag för att hitta närmaste p-platsen, ledning av parkerarna

Vägvisningen ska ske i de gränssnitt som vi själva har rådighet över, dvs de digitala skyltar som nu monteras på stan (enligt nedan bild) samt vår applikation Parkering Göteborg.

De skyltar som monteras enligt nedan bild (byte av befintliga skyltar) har till syfte att hänvisa bilisten som är på väg in i området till en parkeringsplats.

I appen och på skyltarna kommer det vara möjligt att se antal lediga parkeringsplatser på Parkering Göteborgs ytor och hus inom evenemangsområdet.

De nya skyltarna är heldigitala, vilket medför möjligheten att förändra informationen efter behov.

