



PM

Strategisk inriktning för besöksparkering kring evenemangsområdet

2025-05-22

Versionshantering

Datum	Version	Beskrivning	Ändrat av
2025-05-22	1.0	Slutleverans av uppdraget i form av upprättande av PM. Innehåller strategiska inriktningar som pågående och efterföljande planering kan ta stöd i.	Alexander Dalbert Börefelt, Hanna Järpedal

Innehåll

1	Inledning	3
1.1	Bakgrund och syfte	3
1.2	Organisation av uppdraget	3
1.3	Metod	4
1.3.1	Evenemangsbesökarnas resor.....	4
1.3.2	Studerade samtida evenemang	5
1.3.3	Ledig kapacitet i parkeringsanläggningar	6
1.3.4	Gångavstånd	7
1.3.5	Förändringar och förutsättningar i parkeringsutbud	7
1.4	Avgränsningar.....	8
2	Resultat	9
2.1	Scenario 1: Ullevi och Liseberg	9
2.1.1	Utredningsområde	9
2.1.2	Parkeringsanspråket 2024	10
2.1.3	Känslighetsanalys av parkeringsanspråket 2024.....	10
2.1.4	Parkeringsanspråket 2030	10
2.1.5	Känslighetsanalys av parkeringsanspråket 2030.....	13
2.2	Scenario 2: Svenska mässan och Scandinavium/nya arenan	14
2.2.1	Utredningsområde	14
2.2.2	Parkeringsanspråket 2024	15
2.2.3	Känslighetsanalys av parkeringsanspråket 2024.....	15
2.2.4	Parkeringsanspråket 2030	15
2.2.5	Känslighetsanalys av parkeringsanspråket 2030.....	18
3	Analys och slutsatser	18
3.1	Inspel till Planprogram Gårda	19
3.2	Inspel till detaljplaner inom evenemangsområdet	19
3.3	Metodiken	20
3.4	De privata parkeringsanläggningarnas varaktighet över tid	20

1 Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

För att omhänderta behovet av bilparkering för besökare till evenemangsområdet, besökare till handel och andra verksamheter uppfördes parkeringsanläggningar i Gårda från 1970-talet och framåt. Sedan dess har både evenemangsområdet och Gårda utvecklats med fler verksamheter, bostäder och besöksmål.

Besöksparkering är en av nyckelfrågorna för att kunna utveckla Göteborg som besöksstad, både gällande hållbara besöksresor och attraktiva stadsmiljöer. I takt med planerad stadsutveckling och kommunfullmäktiges målsättningar om minskad klimatpåverkan från transporter i Göteborg har behov av en strategisk inriktning för besöksparkering kring evenemangsområdet uppkommit. Eftersom samtliga pågående planprogram och detaljplanearbeten i närområdet antingen påverkar behovet av mobilitet och/eller parkeringsutbudet finns behov av att studera det framtida parkeringsbehovet för besökare till evenemangsområdet. Ambitionen med den strategiska inriktningen är att undvika suboptimerade parkeringslösningar i respektive projekt.

Uppdraget med den strategiska inriktningen initierades under 2023 för att stödja arbetet med planprogrammet för del av evenemangsområdet och de två underliggande detaljplanerna (planerat samråd Q2/Q3 2025) samt planprogrammet för Gårda (planerat samråd Q3 2025).

Frågeställningar som uppdraget har ombetts att svara på från detaljplanerna för del av evenemangsområdet och planprogram för Gårda är:

- Detaljplanerna för del av evenemangsområdet vill pröva möjligheten att genomföra parkeringsköp för besöksparkering utanför detaljplaneområdet.
- Planprogram för Gårda vill pröva möjligheten att minska besöksparkeringsanspråket i Gårda till förmån för annan markanvändning.

Detta PM tydliggör den strategiska inriktningen för besöksparkering till evenemangsområdet samt utgör underlag till detaljplanerna i evenemangsområdet och Gårdaprogrammet.

1.2 Organisation av uppdraget

Uppdraget drivs av avdelning Strategi och taktik som ett samarbete mellan Stadsplanering Söder och Specialist Mobilitet och Social hållbarhet. Hanna Järpedal är uppdragsledare och Alexander Dalbert Börefelt är biträdande uppdragsledare. Uppdragsägare är Carl-Johan Carlsson, enhetschef på Specialist Mobilitet och Social hållbarhet.

1.3 Metod

Uppdraget har bedrivits i samverkan med planprogrammen för Gårda respektive evenemangsområdet och detaljplanerna i evenemangsområdet. Inhämtning av information och kunskap har gjorts från Göteborgs Stads Parkering AB (Parkeringsbolaget), Liseberg AB, GotEvent, Svenska Mässan Gothia Towers och Trivector Traffic AB. Dialog har även förts med Business Region Gothenburg och Göteborg o Co.

I uppdraget har behovet av parkering för besökare till evenemang studerats, så kallade evenemangsbesökare. När det funnits påverkan från verksamma, boende och andra typer av besökare har hänsyn tagits till dessa grupper, i syfte att studera antalet tillgängliga parkeringsplatser för evenemangsbesökare. Behovet av parkering för andra typer av besökare inkluderar besökare till exempelvis hotell och restauranger i utredningsområdet. Dessa besökare benämns i dokumentet som *övriga besökare*.

1.3.1 Evenemangsbesökarnas resor

Behovet av parkering för evenemangsbesökare har studerats genom en scenariobaserad analys med utgångspunkt i dagens resande och stadens målsättningar för resande år 2030 och framåt. Dagens resande har uppskattats med hjälp av resevaneundersökningar genomförda av evenemangsaktörerna och uppgifter om besökarantal vid olika typer av evenemang. Resandet för 2030 och framåt uppskattas utifrån målstyrningen i miljö- och klimatprogrammet som konkretiseras i förslag till ändrad översiktsplan (var på samråd under våren 2025, granskning från Q4 2025).

För de befintliga evenemangsarenorna utgår analysen från den generella minskningen som, enligt Göteborgs antagna klimatmål, krävs för bilresor till, från, inom och genom Göteborg. För tillkommande evenemangsarenor och delar av befintliga evenemangsarenor inom detaljplanerna för evenemangsområdet finns en utarbetad målsättning från grön resplan. Följande målstyrning finns för evenemangsbesökares bilresor:

- Bilresor till befintliga evenemangsarenor behöver minska med en tredjedel.
- Bilresor till nya och delar av befintliga evenemangsarenor inom detaljplanerna för del av evenemangsområdet ska uppgå till som mest 7 procent.

Skälet till att målsättningarna för resandet vid nybyggnation är skarpare grundas bland annat i att staden har större möjlighet att påverka bilresandet genom målstyrda parkeringstal och möjligheter att implementera lösningar för hållbar mobilitet.

Samåkningsfaktorn, som anger hur många personer som i genomsnitt åker i samma bil, nyttjas för att avgöra parkeringsbehovet för de bilburna besökarna. Samåkningsfaktorn antas vara samma 2030 som 2024.

1.3.2 Studerade samtida evenemang

De två scenarion som utredningens analyser utgår ifrån är:

- Scenario 1: Stor konsert pågår på Ullevi samtidigt som nöjesparken Liseberg är öppen. Lördag under sommaren, cirka klockan 19.00.
- Scenario 2: Stor mässa på Svenska mässan pågår samtidigt som hockeymatch på Scandinavium. Lördag under hösten, cirka klockan 15.00.

Scenarierna är valda utifrån att det är årligen återkommande samtida evenemang med stora besöksantal som är viktiga för Göteborg som besöksstad. Idag sker inte stora samtida evenemang på Scandinavium och Ullevi vilket varit en förutsättning även i planeringen för det framtida evenemangsområdet. Den mässan som används för att illustrera en stor mässa är Bokmässan, vilken valdes eftersom det är den största mässan som Svenska Mässan huserar sett till antalet besökare. Generellt är bilandelen lägre bland besökare till Bokmässan än till andra mässor, men på grund av det stora antalet besökare genererar mässan trots det störst antal nyttjade parkeringsplatser.

Vid särskilda tillfällen, som bedöms inträffa sällan och inte vara årligen återkommande, kan antalet samtida besökare i evenemangsområdet vara större än i de valda scenariona. Eftersom dessa tillfällen är undantag från de återkommande evenemangen bedöms de kräva en särskild hantering av mobilitet, denna hantering omhändertas inte i utredningen.

De två scenarierna har olika geografisk spridning av evenemangsbesökarnas parkeringsbehov och påverkar därför olika delar av stadens parkeringsutbud. Sammantaget parkeringsbehov för de två scenarierna blir dimensionerande för respektive parkeringsanläggning.

För de två scenarierna studeras parkeringsbehovet 2024 respektive 2030. Utgångspunkten för antalet samtida evenemangsbesökare 2024 är dagens utformning av evenemangsarenorna.

I scenario 1 bedöms besöksantalet vara samma 2030 som för 2024 på grund av att det inte finns beslut eller planer att expandera Ullevi eller Liseberg för att öka det möjliga besöksantalet. Lisebergs expansion med hotell och vattenpark är inte inkluderat i utredningen eftersom dess parkeringsbehov redan är hanterat i parkeringshuset Liseberg Södra (World of Volvo).

I scenario 2 antas att Svenska Mässan har expanderat, Scandinavium ha ersatts av en ny större arena och ett nytt centralbad ha uppförts vilket genererar ett större besöksantal 2030 jämfört med 2024. Nedan i Tabell 1 redovisas antalet samtida evenemangsbesökare för respektive årtal.

Tabell 1 Antalet samtida evenemangsbesökare för 2024 och 2030

	Besökare 2024	Besökare 2025
Scenario 1	79 500	79 500
Scenario 2	36 060	43 980

1.3.3 Ledig kapacitet i parkeringsanläggningar

För att kunna bedöma ledig parkeringskapacitet för evenemangsbesökare har en uppskattning gjorts av hur många platser som är upptagna av övriga besökare och parkeringstillståndshavare. För att uppskatta nyttjandet av kommunala parkeringsanläggningar inom respektive utredningsområde har beläggnings- och tillståndsdatabaser från Parkeringsbolaget använts. Data och analysmetod har tagits fram i samverkan med Parkeringsbolaget.

För att avgöra parkeringstillståndens nyttjande har kameramätningar använts för den hälften av Parkeringsbolagets anläggningar som har kameror installerade. För andra hälften av anläggningarna har andel (vid tidpunkten gällande) tillstånd uppskattats nyttjas till 80 procent. Antagandet är återkommande hos Parkeringsbolaget för att uppskatta tillståndens nyttjande.

Nyttjade data för att studera antalet platser upptagna av övriga besökare är insamlade från Parkeringsbolagets applikation och betalautomater.

Utgångspunkten var antalet parkerade bilar vid 46 dagar under 2024 när det inte pågick större evenemang på Svenska Mässan, Scandinavium eller Ullevi. För parkeringshusen Focus och Liseberg västra, som ligger närmast Liseberg och främst används av besökare till nöjesparken, har 12 dagar när nöjesparken varit stängd nyttjats för att inte riskera dubbelräkning av Lisebergs besökare.

Medelvärdet av antalet parkerade bilar på evenemangsfria lördagar klockan 19.00 respektive klockan 15.00, i kombination med nyttjade tillstånd vid samma tidpunkt har sedan använts för att avgöra vilken ledig kapacitet som kvarstår för evenemangsbesökare år 2024.

Antalet parkeringsplatser som nyttjas av övriga besökare och tillståndshavare i privata parkeringsanläggningar har uppskattats utifrån anläggningarnas läge och funktion. Andelen parkeringsplatser som år 2024 bedömdes inte vara tillgängliga för evenemangsbesökare på lördagar klockan 19.00 respektive klockan 15.00 redovisas i Tabell 2.

Tabell 2 Andelen parkeringsplatser som bedöms inte var tillgängliga under scenariernas tidsram

P-hus Ceres	20%
P-hus Burgården (inkl mark-p)	90%
P-Hus Kanold	10%
P-Hus City Gate	10%
Jacy's carpark	90%
P-hus City	75%
P-hus Avenyn	60%
P-hus Nordstan	60%

Den generella målsättningen för bilresor till staden, som innebär en minskning av bilresorna med en tredjedel, har nyttjats för parkeringsbehovet för övriga besökare. Detta innebär att antalet parkeringsplatser upptagna av övriga besökare i respektive anläggning antas ha minskat med en tredjedel till år 2030.

I utredningen har ett antagande gjorts att nyttjande av parkeringstillstånden ligger på samma nivå år 2030 som år 2024. Dock bedöms att en översyn av parkeringstillstånd i anläggningar bör utföras för att säkerställa att de bidrar tills stadens mål om ett ökat hållbart resande.

År 2030 när Svenska mässan utökats med +One samt Centralbadet och Arenahotellet har tillkommit ger dessa verksamheter upphov till ett ökat antal övriga besökare i området. De övriga besökarnas parkeringsbehov är medräknat utifrån det parkeringsbehov som uppgetts i respektive detaljplans parkeringsutredning.

1.3.4 Gångavstånd

Parkeringsbehovet för evenemangsbesökare beräknas hanteras inom 1 km verkligt gångavstånd från respektive evenemangsarena, undantaget Ullevi där behovet hanteras inom 1,5 km. Ullevi bedöms kunna ha ett längre gångavstånd framför allt på grund av evenemangens karaktär och målgruppen för besökarna. Detta ger de två scenariona olika geografisk utbredning.

Parkeringsbehovet fördelas på befintliga parkeringsanläggningar för att visa hur parkeringsanspråket från evenemangsbesökare kan omhändertas i respektive scenario. Fördelningen mellan anläggningarna är teoretisk då det inte är önskvärt eller praktiskt möjligt att styra i vilka anläggningar besökare väljer att parkera. Besökare kommer att välja anläggning utifrån sina egna preferenser och behov. Parkeringsanspråket kan ses som ett gränsvärde för antalet parkeringsplatser som krävs för evenemangsbesökare för målstyrningen mot ett mer hållbart resande. Genom att införa last mile-lösningar för parkering, exempelvis park & ride, minskar behovet av parkering i nära anslutning till evenemangsarenorna. Möjligheten till detta har dock inte studerats i utredningen.

1.3.5 Förändringar och förutsättningar i parkeringsutbud

År 2030 och framåt bedöms antalet parkeringsplatser tillgängliga för evenemangsbesökare och övriga besökare minska i båda scenarierna. Följande förändringar i besöksparkeringsutbudet från 2024 till 2030 är medräknade:

- Markparkeringen Heden Engelbrektsgatan får en minskad kapacitet med cirka 150 platser
- P-hus Heden står på tillfälligt bygglov och återställs till markparkering, vilket innebär en minskad kapacitet med cirka 350 platser
- P-hus Lorensberg minskar i kapacitet med cirka 220 platser
- Valhalla bebyggs och samtliga cirka 300 platser försvinner
- P-hus Ceres byggs om och samtliga cirka 110 platser försvinner
- P-hus Focus byggs om och minskar med 120 platser

Under pågående evenemang på Ullevi kan inte Ullevigaraget eller Ullevi Levgrensvägen nyttjas av säkerhetsskäl. Därav är platserna inte medräknade som tillgängliga för evenemangsbesökare i scenario 1.

1.4 Avgränsningar

Inriktningen utgår ifrån två årligen återkommande scenarion. Scenarier som innehåller ett ännu större samtida besöksantal till evenemangsområdet bedöms inträffa så pass sällan och hanteras därför inte i analysen.

Lisebergs expansion med hotell och vattenpark är inte inkluderat i utredningen eftersom dess parkeringsbehov redan är hanterat i parkeringshuset Liseberg Södra (World of Volvo).

Enbart parkeringsanläggningar inom utbredningsområdena med över 80 besöksplatser är inkluderade, vilket ger en teoretisk överkapacitet och buffert i praktiken. Detta för att avgränsa analysen till en hanterbar mängd anläggningar och en inriktning om att evenemangsbesöksparkeringen bör hanteras i mellan till stora anläggningar.

Inriktningen hanterar inte behovet av besöksparkering för rörelsehindrade. Detta krav säkerställs inom detaljplanerna och kommer uppföras i erforderlig mängd i närheten av tillgängliga och användbara entréer vid de nya publika byggnaderna.

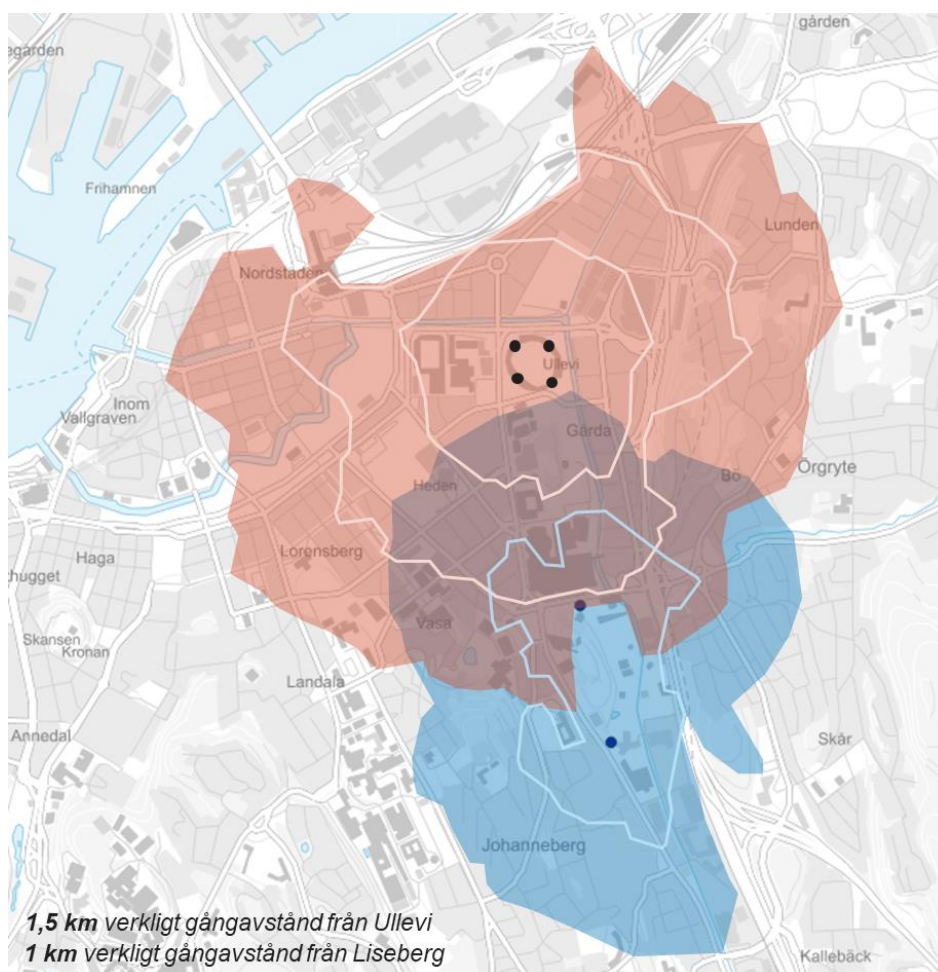
2 Resultat

2.1 Scenario 1: Ullevi och Liseberg

Scenariot antas infalla cirka klockan 19.00 på en lördag under sommaren.

2.1.1 Utredningsområde

Utredningsområdet sträcker sig 1,5 kilometer verkligt gångavstånd från Ullevi respektive 1 km verkligt gångavstånd från Liseberg. I Figur 1 illustreras varje 500 meter med en ljusrosa respektive ljusblå markerad linje.



Figur 1 Verkligt gångavstånd från evenemangsarenornas entréer i scenario 1

2.1.2 Parkeringsanspråket 2024

Utifrån resevaneundersökningar genomförda på beställning av GotEvent under sex evenemang på Ullevi under 2022 antas en bilandel och samåkningsgrad. Utifrån en resevaneundersökning genomförd av dåvarande Trafikkontoret 2017 och uppgifter från Liseberg om gästernas resor 2023 antas en bilandel och samåkningsgrad. Parkeringsanspråket från övriga besökare bedöms utifrån data från Parkeringsbolaget.

Tabell 3 Parkeringsanspråk år 2030 i scenario 1

	Ullevi 2024	Liseberg 2024
Antalet samtida besökare	65 000	14 500
Andel bilåkande besökare	17 %	58 %
Samåkningsfaktor	2,7 personer per bil	3,9 personer per bil
Parkeringsanspråk evenemangsbesökare	cirka 4100 platser	cirka 2150 platser
Parkeringsanspråk övriga besökare	cirka 3050 platser	

Det totala parkeringsanspråket från evenemangsbesökare och övriga besökare är cirka 9300 platser.

2.1.3 Känslighetsanalys av parkeringsanspråket 2024

Totalt inom utredningsområdet finns på befintliga parkeringsanläggningar med fler än 80 platser vid tidpunkten cirka 7800 platser tillgängliga för besökare. Detta innebär att förutsatt att antagandena om bilresandet till evenemanget stämmer så parkeras cirka 1500 bilar i mindre anläggningar, på gatumark eller längre bort än utredningsområdet.

2.1.4 Parkeringsanspråket 2030

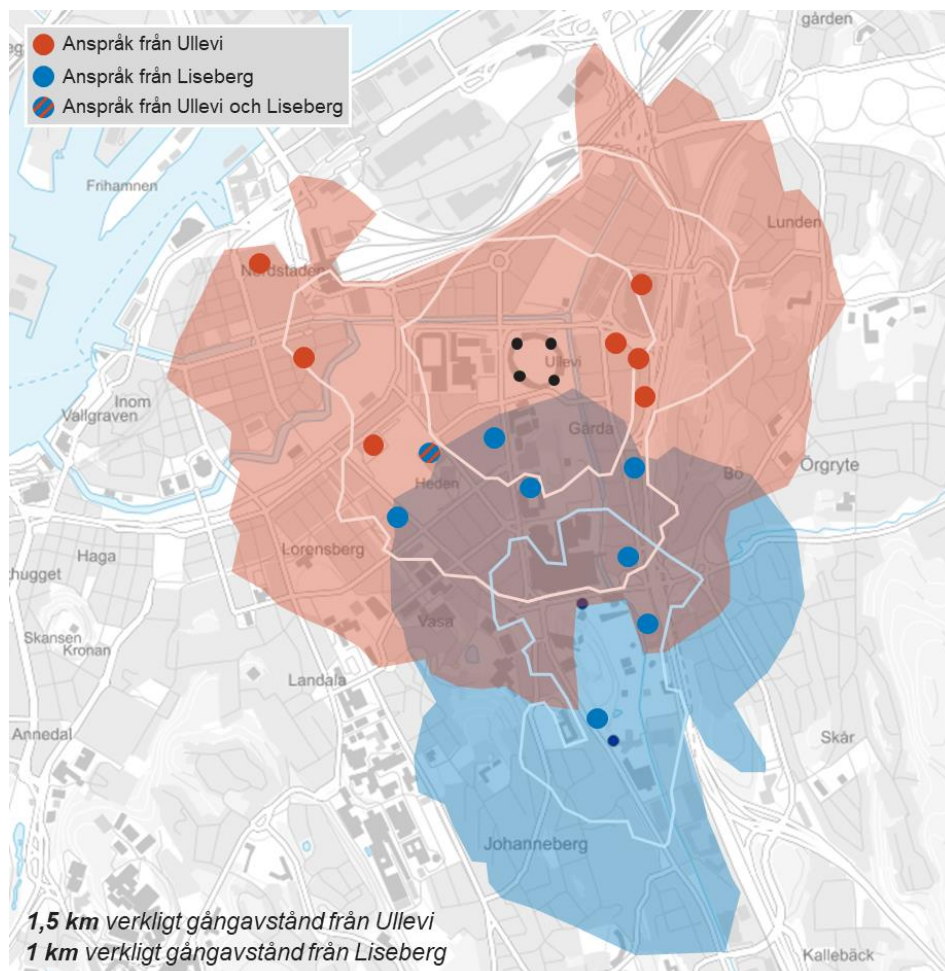
Utifrån stadens målsättningar behöver andelen bilåkande besökare år 2030 minska med en tredjedel. Samåkningsfaktorn kvarstår på samma nivå år 2030 som år 2024. Till parkeringsanspråket för övriga besökare har ett behov av cirka 160 platser tillkommit baserat på utbyggnation av Arenahotellet, Centralbadet och +One. Se Tabell 4.

Tabell 4 Parkeringsanspråk år 2030 i scenario 1.

	Ullevi 2030	Liseberg 2030
Antalet samtida besökare	65 000	14 500
Andel bilåkande besökare	11 %	38 %
Samåkningsfaktor	2,7 personer per bil	3,9 personer per bil
Parkeringsanspråk evenemangsbesökare	cirka 2700 platser	cirka 1400 platser
Parkeringsanspråk övriga besökare	cirka 2200 platser	

Det totala parkeringsanspråket från evenemangsbesökare och övriga besökare är cirka 6300 platser.

Parkeringsanspråket från evenemangsbesökare fördelas ut på befintliga parkeringsanläggningar med fler än 80 platser inom utredningsområdet. Ledig kapacitet för evenemangsbesökare antas vara total kapacitet i anläggningen undantaget platser som redan är upptagna av tillståndshavare och övriga besökare. Fördelningen visar på en möjlig lösning för att omhänderta parkeringsanspråket. Se Figur 2.



Figur 2 Teoretisk fördelning av parkeringsanspråk i befintliga anläggningar över 80 platser i scenario 1.

Parkeringsanläggningarna som ingår i den möjliga parkeringslösningen för evenemangsbesökares parkeringsanspråk i scenario 1:

- Blekeallen-Åvägen
- Heden Execishuset
- P-hus Focus
- P-hus Heden
- P-hus Johan på Gårda
- P-hus Liseberg västra
- P-hus Skånegatan
- P-hus Tomtegatan
- Willinsbron
- P-hus Burgården (inkl. markparkering)
- P-Hus Kanold
- P-Hus City Gate
- Jacy´s carpark
- P-hus City
- P-hus Avenyn
- P-hus Nordstan

Den möjliga parkeringslösningen har utgått från att fylla upp P-hus Ceres och P-hus Focus i sista hand. Detta utifrån frågeställningen från planprogram för Gårda om att minska anspråket från besöksparkering och medskick från planprogrammet avseende förslag på markanvändning. Det medför att P-hus Ceres, som är beläget inom utredningsområdet inte behöver bära ett parkeringsanspråk från evenemangsbesökare och inkluderas därmed inte i lösningen. P-hus Focus skulle kunna minska med cirka 120 platser jämfört med idag.

I Tabell 5 redogörs för antalet platser som teoretiskt finns tillgängliga för evenemangsbesökare i scenario 1. Totalt uppgår antalet till 4150 platser vilket är fler än de 4124 platser som evenemangsbesökarna beräknas ha anspråk på.

Tabell 5 Teoretiskt antal platser som finns tillgängliga för evenemangsbesökare i scenario 1.

Anläggning	Antal platser för evenemangsbesökare
Blekeallen-Åvägen	33
Heden Execishuset	194
P-hus Focus	675
P-hus Heden	134
P-hus Johan på Gårda	241
P-hus Liseberg västra	114
P-hus Skånegatan	48
P-hus Tomtegatan	277
Willinsbron	265
P-hus Burgården (inkl. markparkering)	55
P-Hus Kanold	320
P-Hus City Gate	233
Jacy's carpark	72
P-hus City	140
P-hus Avenyn	300
P-hus Nordstan	1050
Totalt antal platser:	4150

2.1.5 Känslighetsanalys av parkeringsanspråket 2030

Om målstyrningen mot ökat hållbart resande inte uppnås hade parkeringsbehovet 2030 sett ut enligt Tabell 6.

Tabell 6 Parkeringsanspråk om inte målstyrning mot hållbart resande till år 2030 och framåt uppnås i scenario 1.

	Ullevi 2030	Liseberg 2030
Antalet samtida besökare	65 000	14 500
Andel bilåkande besökare	17 %	58 %
Samåkningsfaktor	2,7 personer per bil	3,9 personer per bil
Parkeringsanspråk evenemangsbesökare	cirka 4100 platser	cirka 2150 platser
Parkeringsanspråk övriga besökare	cirka 3200 platser	

Det totala parkeringsanspråket från evenemangsbesökare och övriga besökare hade då varit cirka 9450 platser. Jämförelsevis är motsvarande siffra med målstyrning cirka 6300 platser.

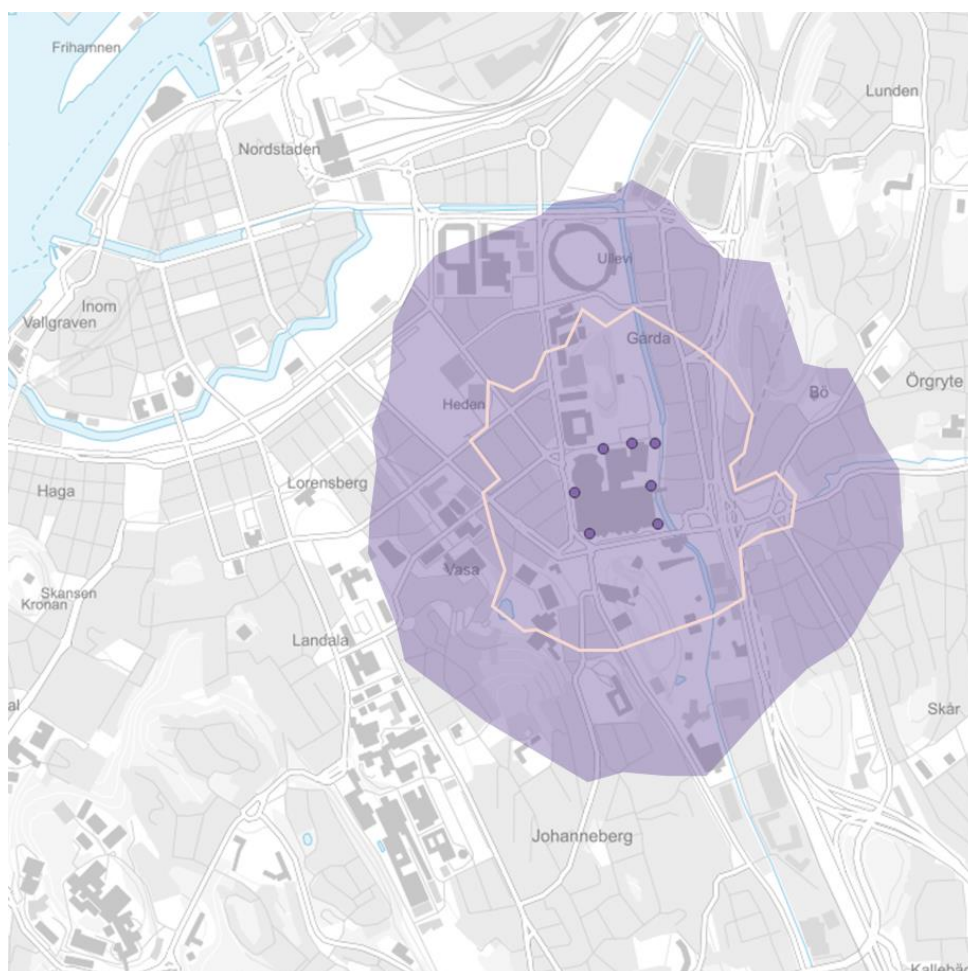
Om bilåkandet fortsätter på samma sätt 2030 som 2024 och parkeringsbehovet ska omhändertas i anläggningar skulle det kräva utbyggnad av cirka 1650 platser i anläggningar inom utredningsområdet. Det motsvarar cirka 1,5 P-hus Focus som skulle behöva tillkomma inom utredningsområdet.

2.2 Scenario 2: Svenska mässan och Scandinavium/nya arenan

Scenariot antas infalla cirka klockan 15.00 på en lördag under hösten/vår. Samtida evenemang är en stor mässa på Svenska mässan och pågående hockeymatch i Scandinavium/ny arena som ersätter Scandinavium.

2.2.1 Utredningsområde

Utredningsområdet sträcker sig 1 kilometer verkligt gångavstånd från evenemangsområdet. I Figur 3 illustreras 500 meter med en ljuslila markerad linje.



Figur 3 Verkligt gångavstånd från evenemangsarenornas entréer i scenario 2

2.2.2 Parkeringsanspråket 2024

Utifrån resevaneundersökningar genomförda av Svenska mässan under bokmässan 2024 antas en bilandel och samåkningsgrad för Svenska mässan. Utifrån en resevaneundersökning genomförd inom EU-projektet Reallocate under 2025 antas en bilandel och samåkningsgrad för Scandinavium. Parkeringsanspråket från övriga besökare bedöms utifrån data från Parkeringsbolaget.

Tabell 7 Parkeringsanspråk år 2030 i scenario 2

	Svenska mässan 2024	Scandinavium 2024
Antalet samtida besökare	26 450	9600
Andel bilåkande besökare	23 %	35 %
Samåkningsfaktor	1,9 personer per bil	2,2 personer per bil
Parkeringsanspråk evenemangsbesökare	cirka 3200 platser	cirka 1550 platser
Parkeringsanspråk övriga besökare	cirka 1900 platser	

Det totala parkeringsanspråket från evenemangsbesökare och övriga besökare är cirka 6650 platser.

2.2.3 Känslighetsanalys av parkeringsanspråket 2024

Totalt inom utredningsområdet finns på befintliga parkeringsanläggningar med fler än 80 platser vid tidpunkten cirka 6350 platser tillgängliga för besökare. Detta innebär att förutsatt att antagandena om bilresandet till evenemanget stämmer så parkeras cirka 300 bilar i mindre anläggningar, på gatumark eller längre bort än utredningsområdet.

2.2.4 Parkeringsanspråket 2030

Utifrån stadens målsättningar för resandet till den nya arenan (som ersätter Scandinavium) ska andelen bilburna besökare vara 7 procent. Andelen bilåkande besökare till Svenska mässan ska 2030 ha minskat med en tredjedel. Samåkningsfaktorn kvarstår på samma nivå 2024 som 2030. Antalet samtida besökare till Svenska mässan beräknas efter expansionen öka med 720 personer.

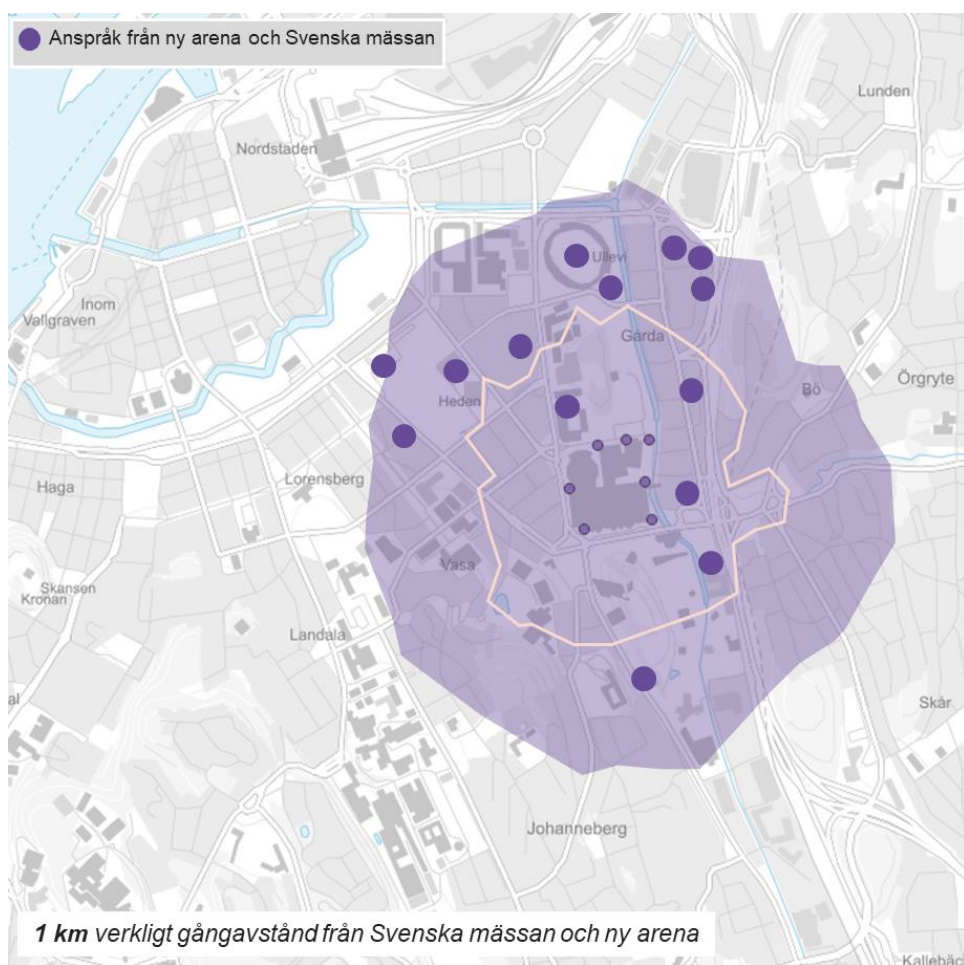
Till parkeringsanspråket för övriga besökare har ett behov av cirka 160 platser tillkommit baserat på utbyggnation av Arenahotellet, Centralbadet och +One. Se Tabell 8.

Tabell 8 Parkeringsanspråk år 2030 i scenario 2

	Svenska mässan 2030	Ny arena 2030
Antalet samtida besökare	27 180	16 800
Andel bilåkande besökare	15 %	7 %
Samåkningsfaktor	1,9 personer per bil	2,2 personer per bil
Parkeringsanspråk evenemangsbesökare	cirka 2700 platser	cirka 550 platser
Parkeringsanspråk övriga besökare	cirka 1400 platser	

Det totala parkeringsanspråket från evenemangsbesökare och övriga besökare är 4650 platser.

Parkeringsanspråket från evenemangsbesökare fördelas ut på befintliga parkeringsanläggningar med fler än 80 platser inom utredningsområdet. Ledig kapacitet för evenemangsbesökare antas vara total kapacitet i anläggningen undantaget platser som redan är upptagna av tillståndshavare och övriga besökare. Fördelningen visar på en möjlig lösning för att omhänderta parkeringsanspråket. Se Figur 4.



Figur 4 Teoretisk fördelning av parkeringsanspråk i befintliga anläggningar över 80 platser i scenario 2

Följande parkeringsanläggningar ingår i den möjliga parkeringslösningen för evenemangsbesökarens parkeringsanspråk i scenario 1:

- Blekeallen-Åvägen
- Heden Execishuset
- P-hus Focus
- P-hus Heden
- P-hus Johan på Gårda
- P-hus Liseberg västra
- P-hus Skånegatan
- P-hus Tomtegatan
- Ullevigaraget
- Ullevi Levgrensvägen
- P-hus Burgården (inkl. markparkering)
- P-Hus Kanold
- P-Hus City Gate
- Jacy's carpark
- P-hus Avenyn

Den möjliga parkeringslösningen har utgått från att fylla upp P-hus Focus i sista hand. Detta utifrån frågeställningen från planprogram för Gårda om att minska anspråket från besöksparkering och medskick från planprogrammet avseende förslag på markanvändning. Detta medför att P-hus Focus utifrån parkeringsanspråket från evenemangsbesökare skulle kunna minska med cirka 120 platser jämfört med idag.

I Tabell 9 redogörs för antalet platser som teoretiskt finns tillgängliga för evenemangsbesökare i scenario 2. Totalt uppgår antalet till cirka 3250 platser vilket motsvarar de 3250 platser som evenemangsbesökarna beräknas ha anspråk på.

Tabell 9 Teoretiskt antal platser som finns tillgängliga för evenemangsbesökare i scenario 2.

Anläggning	Antal platser för evenemangsbesökare
Blekeallen-Åvägen	26
Heden Execishuset	185
P-hus Focus	612
P-hus Heden	166
P-hus Johan på Gårda	252
P-hus Liseberg västra	106
P-hus Skånegatan	60
P-hus Tomtegatan	305
Ullevigaraget	468
Ullevi Levgrensvägen	63
P-hus Burgården (inkl. markparkering)	55
P-Hus Kanold	320
P-Hus City Gate	233
Jacy's carpark	72
P-hus Avenyn	300
Totalt antal platser:	3223

2.2.5 Känslighetsanalys av parkeringsanspråket 2030

Om målstyrningen mot ökat hållbart resande inte uppnås hade parkeringsbehovet 2030 sett ut enligt Tabell 10.

Tabell 10 Parkeringsanspråk om inte målstyrning mot hållbart resande till år 2030 och framåt uppnås i scenario 2.

	Svenska mässan 2030	Ny arena 2030
Antalet samtida besökare	27 180	16 800
Andel bilåkande besökare	23 %	35 %
Samåkningsfaktor	1,9 personer per bil	2,2 personer per bil
Parkeringsanspråk evenemangsbesökare	cirka 3800 platser	cirka 2650 platser
Parkeringsanspråk övriga besökare	cirka 2050 platser	

Det totala parkeringsanspråket från evenemangsbesökare och övriga besökare hade då varit cirka 8500 platser. Jämförelsevis är motsvarande siffra med målstyrning cirka 4650 platser.

Om bilåkandet fortsätter på samma sätt som 2024 även 2030 och parkeringsbehovet ska omhändertas i anläggningar skulle det kräva utbyggnad av cirka 2150 platser i anläggningar inom utredningsområdet. Vilket motsvarar cirka 2 P-hus Focus som skulle behöva tillkomma inom utredningsområdet.

3 Analys och slutsatser

För att nå den beslutade viljeinriktningen för hållbart resande från Miljö- och klimatprogrammet och översiktsplanen behöver kollektivtrafiken, cykel, gång och andra mindre personfordon, så kallad mikromobilitet, i anslutning till evenemangsområdet förbättras samtidigt som antalet parkeringsplatser för evenemangsbesökare minskar. De viktigaste kollektivtrafikåtgärderna bedöms vara förlängda spårvagnar och station Korsvägen som tillsammans med förbättrade gång- och cykelmöjligheter bidrar till en stärkt tillgänglighet, både lokalt och regionalt. Med dessa åtgärder blir trafiksystemet mer robust samtidigt som det ytterligare motiverar att antalet parkeringsplatser för evenemangsbesökare minskar i antal.

Vid tömning av P-hus Focus uppstår en problematisk trafiksituation genom stor köbildning i Gårda vilket leder till buller och sämre luftmiljö. Erfarenheten av detta är att parkeringsanspråket för evenemangsparkering bör spridas ut på ett antal medelstora och stora anläggningar. Utredningen tar inte ställning till var parkeringsanläggningarna ska finnas eller hur stora de ska vara, förutom att påvisa ett lämpligt maximalt gångavstånd till evenemangarenornas entréer.

Utredningen bedömer att privat-, kommunalt och regionägda parkeringsanläggningar behöver vara en del av lösningen som hanterar anspråket. Parkeringsanspråket har fördelats på befintliga anläggningar men parkeringsanspråket kan i framtiden också omfördelas till andra lägen som

uppfyller principen om gångavstånd alternativt andra mobilitetslösningar såsom last mile, kollektivtrafik från pendel-/infartsparkeringar etc.

Ett samordnat parkeringsledningssystem för privat-, kommunalt- och regionägda parkeringsanläggningar bör utvecklas för att öka tydligheten och enkelheten att hitta en ledig plats. Det i sig gör att belägningsgraden per anläggning bör kunna öka vilket ger ett effektivare parkeringssystem.

Åtgärder som går i linje med målsättningarna för hållbart resande kan också vara att möjliggöra för att bilresan utgör en delresa, det vill säga att besökaren reser med olika färdmedel till evenemangsområdet. Park & Ride-lösningar är en sådan åtgärd som innebär att besökaren parkerar bilen utanför stadsområdet och reser med kollektivtrafik sista biten till evenemangsområdet.

Prissättning och antalet tillståndspplatser i anläggningar är verktyg för att reglera tillgängligheten i befintliga parkeringsanläggningar och för att öka det hållbara resandet till Göteborg i allmänhet och evenemangsområdet i synnerhet.

3.1 Inspel till Planprogram Gårda

Utredningen visar att befintliga parkeringsanläggningar inom geografin för planprogram Gårda fyller en viktig funktion för evenemangsbesökare som reser med bil. Behovet av denna funktion kommer att kvarstå 2030 och framåt men minska något i omfattning. Därav bedöms att parkeringshus Ceres (ägt av Platzer) inte behöver bära ett parkeringsanspråk för evenemangsbesökare.

Planprogrammet studerar också möjligheten till delvis förändrad markanvändning av P-hus Focus. Motivet är bland annat att prioritera yta för gång, cykel, vistelseytor och parkmiljö. Utifrån parkeringsanspråket vid samtida evenemang och de parkeringsanläggningar som varit föremål i utredningen finns en överkapacitet i P-hus Focus. Det är också vid dessa tillfällen som belägningsstudier visar att P-hus Focus används som mest. Överkapaciteten bedöms vara cirka 120 parkeringsplatser.

Vid förändrad placering och storlek på parkeringsanläggningar inom planprogrammets geografi behöver evenemangsbesökarnas parkeringsanspråk beaktas, både i form av antalet platser och gångavstånd. Därtill behöver ersättningsutredningar tas fram som fångar eventuellt annat behov av ersättning för andra grupper än besökare till evenemangsområdet med omnejd.

3.2 Inspel till detaljplaner inom evenemangsområdet

Utredningen visar att parkeringsanspråket från evenemangsbesökare och övriga besökare till tillkommande verksamheter kan hanteras i närområdet. I utredningen studeras närliggande kommunala parkeringsanläggningar inom 1 km gångavstånd som kan vara lämpliga att genomföra parkeringsköp i. Den exakta fördelningen av parkeringsköp har inte hanterats inom ramen för utredningen.

3.3 Metodiken

Metodiken bygger på uppgifter från resevaneundersökningar som genomförts av evenemangsaktörerna. Däri finns en osäkerhet i data eftersom undersökningarna har genomförts med olika metodiker och resultatet har inte kunnat verifierats med hjälp av andra resevaneundersökningar. Däremot har antalet tillgängliga parkeringsplatser studerats i respektive utredningsområde och jämförts mot antalet parkeringsplatser som behövs enligt resevaneundersökningarna. Jämförelserna indikerar att evenemangsbesökare i scenario 1 som reser med bil kan vara i överkant, att de parkerar i stor utsträckning i små anläggningar eller på gatumark, samt att de kan nyttja anläggningar som ligger på ett längre gångavstånd än 1,5 kilometer.

Parkeringsanspråket påverkas av om medelvärde eller medianvärde för andelen som reser med bil till olika evenemang används. Det innebär att bilandelen för dagens resande till evenemang i scenario 1 är lägre i beräkningarna jämfört med i verkligheten och därmed en överskattning av parkeringsanspråket.

I ett utvecklande arbete bör tillståndsförsäljningen i anläggningarna ses över i syfte att säkerställa att de ligger i linje med stadens målsättningar om hållbart resande. Att sälja färre parkeringstillstånd kan frigöra ytterligare kapacitet för evenemangsbesökare och övriga besökare. Ett antagande om att parkeringstillstånd nyttjas till 80 procent under evenemang är troligtvis i överkant sett till jämförelser med kameramätningarna av faktiskt nyttjande. Det kommer därav troligtvis finnas fler lediga parkeringsplatser för evenemangsbesökare i Parkeringsbolagets anläggningar än vad utredningen tar höjd för.

Samåkningsfaktorn antas vara samma 2024 och 2030. Om styrmedel och uppmuntran som stimulerar ökat samåkande införs skulle det minska behovet av parkeringsplatser.

3.4 De privata parkeringsanläggningarnas varaktighet över tid

I dagsläget finns det inte några pågående planer att ändra markanvändningen för något av de privata parkeringsanläggningar som inkluderats i utredningen. Med hänsyn till det kommunala planmonopolet kommer inte någon av dessa anläggningar att försvinna utan ersättningsutredningar för parkeringsplatserna genomförs.