

Mobilitets- och parkeringsutredning

Detaljplan för Lisebergs utbyggnad öster om Nellickevägen, inom stadsdelen Krokslätt i Göteborg



Illustration: Wingårdhs, Liseberg, Volymstudie DP2 2019-04-17.

2019-11-29, REV A

Ronja Roupé
Frida Leksell

SWECO SOCIETY AB

Granskad av Björn Carlsson

Sammanfattning

Liseberg planerar för ett jubileumsprojekt som en del av firandet av Göteborgs 400-årsjubileum. Projektet är uppdelat i två separata detaljplaner varav den här utredningen tillhör detaljplan 2. Lisebergs Jubileumsprojekt ska upprättas söder om befintlig nöjespark längs med Mölndalsån.

Detaljplan 2 innehåller ett nytt hotell, en utbyggnad av den vattenpark som byggs i detaljplan 1¹, ett gemensamt upplevelsecentrum för de två Volvobolagen Volvo Group och Volvo Cars Group, nedan kallat Volvoprojektet, samt en ytterligare besöksverksamhet där innehåll ännu inte är fastställt men mest troligt kommer att bestå av ett inomhuscentrum med liknande målgrupp som för Volvoprojektet. Till planen kommer även stödjande centrumverksamhet så som servicebutiker och caféer upprättas samt en samlokalisering av Lisebergs redan befintliga lokaler inom området inklusive tillbygge. Befintligt tryckeri *Rundqvists Boktryckeri* planerar även en tillbyggnad avsedd för mindre hotell och centrumverksamhet. Till planen hör också det parkeringshus som redan behandlades i detaljplan 1. Parkeringshuset kommer dock att ingå igen i detaljplan 2.

Denna mobilitets- och parkeringsutredning är genomförd i enlighet med Göteborgs Stads nya *Riktlinjer för Mobilitets- och parkeringsutredning*, antagna 2019. Planområdets innehåll innefattar till största delen besöksverksamheter, med verksamhetstyper som inte behandlas i *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad* och där det saknas vedertagna startvärden och reduktionstal. Då denna detaljplan är en del av ett större utvecklingsområde och angränsar till Detaljplanen för Nöjespark och hotell söder om Liseberg, kv. Immeln m.fl. (detaljplan 1), används likande resonemang som i tillhörande parkeringsutredning (2019) för detaljplan 1.

Den här utredningen utgår ifrån att detaljplan 1 är färdigbyggd samt ser endast till tillkommande parkeringsbehov då befintlig parkering inom utredningsområdet redan hanteras i detaljplan 1.

Utredningen klargör den efterfrågan på cykel- och bilparkering som den tillkommande bebyggelsen inom planområdet för detaljplan 2 medför. Framtaget startvärde av parkeringstal för respektive verksamhet är hämtat från tidigare kunskaper i detaljplan 1 samt från *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad*.

- Bedömning görs att avräkning sker för bilparkering i riktlinjernas steg 2 – *Lägesbedömning* då planområdet anses ha god tillgänglighet till kollektivtrafik och närliggande cykelstråk.

¹ Detaljplan för Nöjespark och hotell söder om Liseberg, kv. Immeln m.fl.

- Steg 3 – *Projektanpassning* bedöms endast ha påverkan på parkeringstal för cykel då endast 23 % av besökarna antas anlända inom ett avstånd där cykling är möjligt.
- Liseberg har tillsammans med Volvo som avsikt att genomföra en rad *mobilitetslösningar* (steg 4) som främjar hållbart resande till och från området. Därför görs i steg 4 en avräkning på 10 % av startvärdet. Ingen avräkning görs för Rundqvist Boktryckeri då de ej avser att teckna avtal i detta skede.

Det totala behovet för cykelparkeringar beräknas utifrån beräknade parkeringstal till 152 platser medan det totala tillkommande behovet för bilparkering beräknas till 464 platser. Tillsammans med det tidigare utredda parkeringshuset i detaljplan 1 ges ett totalt behov på 1 864 parkeringsplatser, varav 1 548 platser placeras i det gemensamma parkeringshuset, 285 i parkeringsgaraget och 31 platser för Rundqvist Boktryckeri löses inom Rundqvist Boktryckeris tomtgräns.

Innehållsförteckning

1	Bakgrund och syfte	3
2	Projektet Liseberg Jubileumsprojekt detaljplan 2	4
2.1	Tidigare beräkningar och antaganden från detaljplan 1	8
2.2	Kundprofiler och korskopplingar mellan besöksverksamheter	8
3	Normalspann - Analyssteg 1	10
3.1	Cykelparkering	10
3.1.1	Hotellverksamhet Liseberg	10
3.1.2	Hotellverksamhet Rundqvist Boktryckeri	11
3.2	Bilparkering	12
3.2.1	Verksamheter	12
3.3	Resultat av analyssteg 1	16
4	Lägesbedömning - Analyssteg 2	18
4.1	Utredningsområde	18
4.2	Lokalt torg	19
4.3	Sammanvägd tillgänglighet	19
4.3.1	Kollektivtrafik	19
4.3.2	Cykel	21
4.3.3	Service och andra urbana verksamheter	24
4.4	Påverkan på befintlig bebyggelse	25
4.5	Ledig kapacitet i befintliga anläggningar	25
4.6	Reglering och prissättning av parkering på gatumark	25
4.7	Byggskede	25
4.8	Argumentation för avdrag på parkeringstalen utifrån lägesbedömningen	25
4.9	Resultat av analyssteg 2	25
5	Projektanpassning - Analyssteg 3	28
5.1	Lägenhetssammansättning	28
5.2	Verksamhetstyp	28
5.2.1	Cykel	28
5.3	Möjligheter till samnyttjande av parkering	29
5.4	Förutsättningar för kostnadstäckning	29
5.5	Fördelning av parkeringsplatser	29
5.6	Resultat av analyssteg 3	30
6	Mobilitetslösningar - Analyssteg 4	32
6.1	Mobilitetslösningar för anställda som genomförs av Liseberg och Volvo	32
6.2	Mobilitetslösningar för besökare som genomförs av Liseberg och Volvo	36

6.2.1	Uppföljning	37
6.3	Mobilitetslösningar som inte ingår i avtal	37
6.4	Mobilitetslösningar som genomförs av Rundqvist Boktryckeri	38
6.5	Resultat av analyssteg 4	38
7	Samlad bedömning av parkeringsbehovet	40
8	Rekommendationer om utformning av mobilitet och parkering	42

1 Bakgrund och syfte

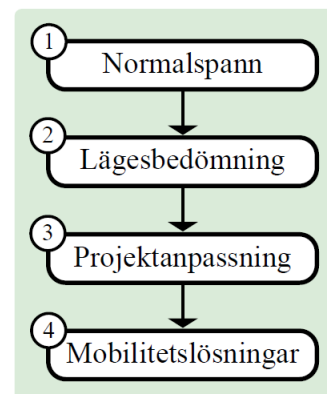
Området söder om Liseberg ska utvecklas från att vara ett industriområde till att bli en plats för upplevelser och nöjen. Planförslaget innehåller hotell, en tillbyggnad av angränsande vattenpark, ett nytt upplevelsecentrum för Volvo och andra besöksverksamheter samt ett nytt parkeringshus. Projektet kallas Jubileumsprojektet och är uppdelat i två detaljplaner. Detaljplan 1² (DP1) är under antagande och omfattar området väster om Mölndalsån, se Figur 3. Inom planområdet för detaljplan 2 (DP2) är idag Rundqvists Boktryckeri lokaliserat. Då tryckeriet planerar en tillbyggnad inkluderas även deras utveckling i denna utredning.

Utredning syftar till att utreda kvarstående område öster om Mölndalsån genom att belysa platsens förutsättningar för en hållbar god sammanvägd tillgänglighet i enlighet med parkeringspolicyn. Utredningen klarlägger *tillkommande* parkeringsbehov då konsekvenserna på befintlig parkering i området redan utretts i DP1.

Utredningen följer *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad* (antagen i BN 24 april 2018). Arbetsprocessen i riktlinjerna innefattar fyra analyssteg för att beräkna förväntad efterfrågan på parkering: *Normalspann*, *Lägesbedömning*, *Projektanpassning* och *Mobilitetslösningar*.

Planområdets innehåll innefattar till största delen besöksverksamheter, med verksamhetstyper som inte behandlas i *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad* och där det saknas vedertagna startvärden och reduktionstal. Då denna detaljplan är en del av ett större utvecklingsområde och angränsar till DP1 för Liseberg Jubileumsprojekt används likande resonemang som i DP1 parkeringsutredning (2019).

Projekt är stort och detaljplanen är flexibel i flera delar och därför utförs mobilitets- och parkeringsutredningen utifrån det mest sannolika användningsscenariot.

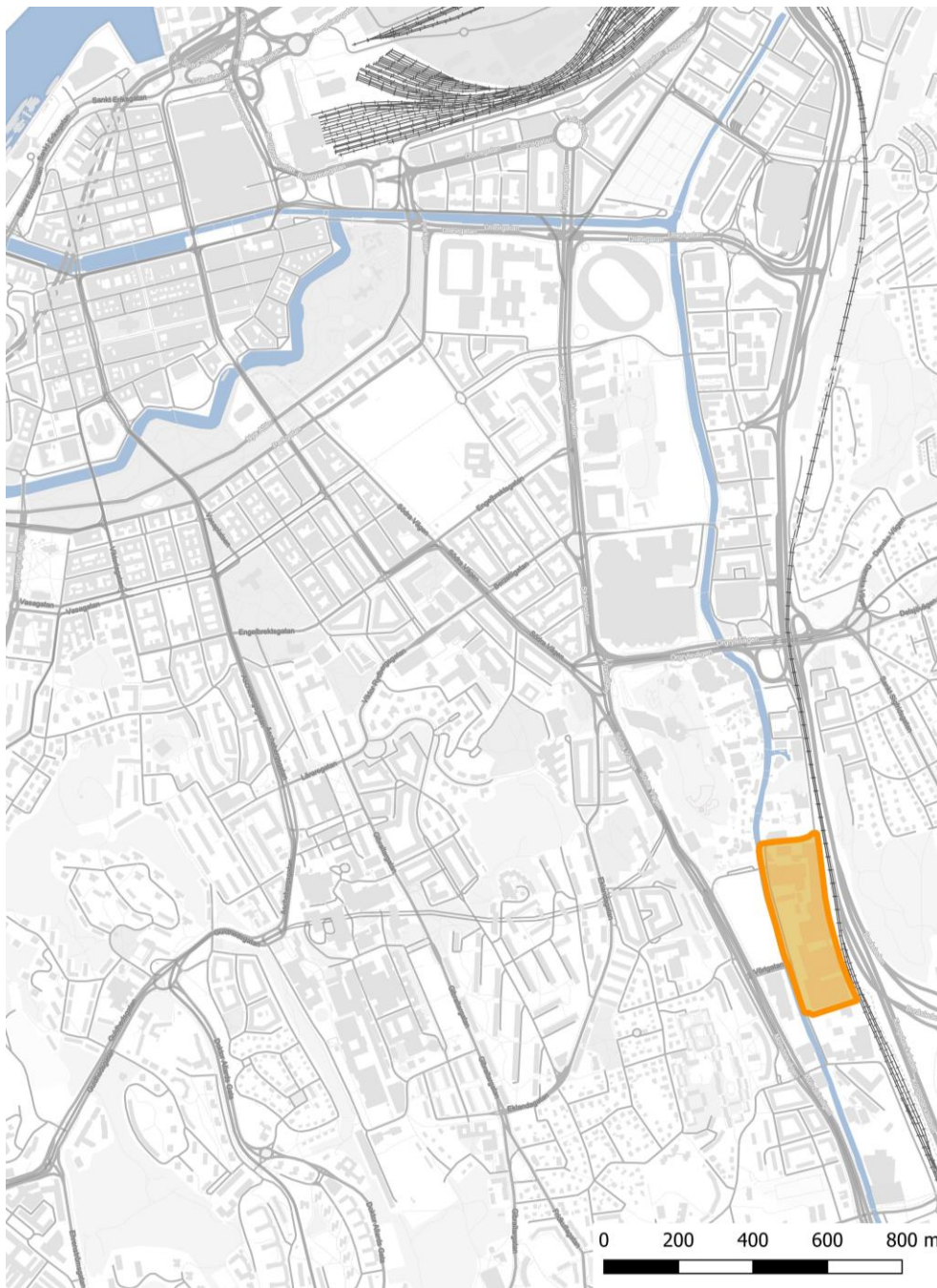


Figur 1: De fyra analysstegen angivna i *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad*

² Detaljplan för Nöjespark och hotell söder om Liseberg, kv. Immeln m.fl.

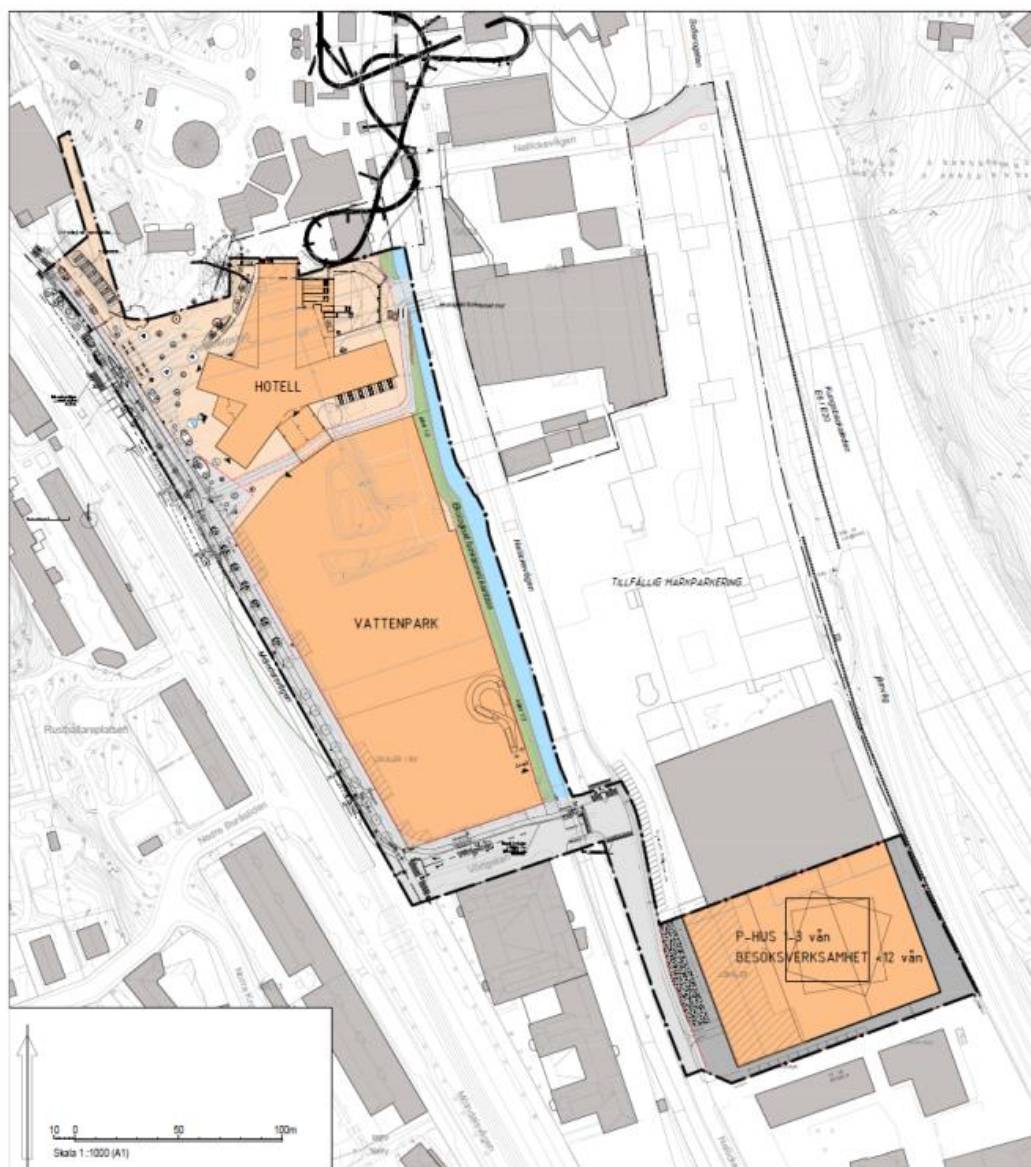
2 Projektet Liseberg Jubileumsprojekt detaljplan 2

Projektområdet för DP2 "Detaljplan för Lisebergs utbyggnad öster om Nellickevägen, inom stadsdelen Krokslätt i Göteborg" ligger i östra Göteborg, i stadsdelen Almedal.



Figur 2 Planområdet markerat i orange.

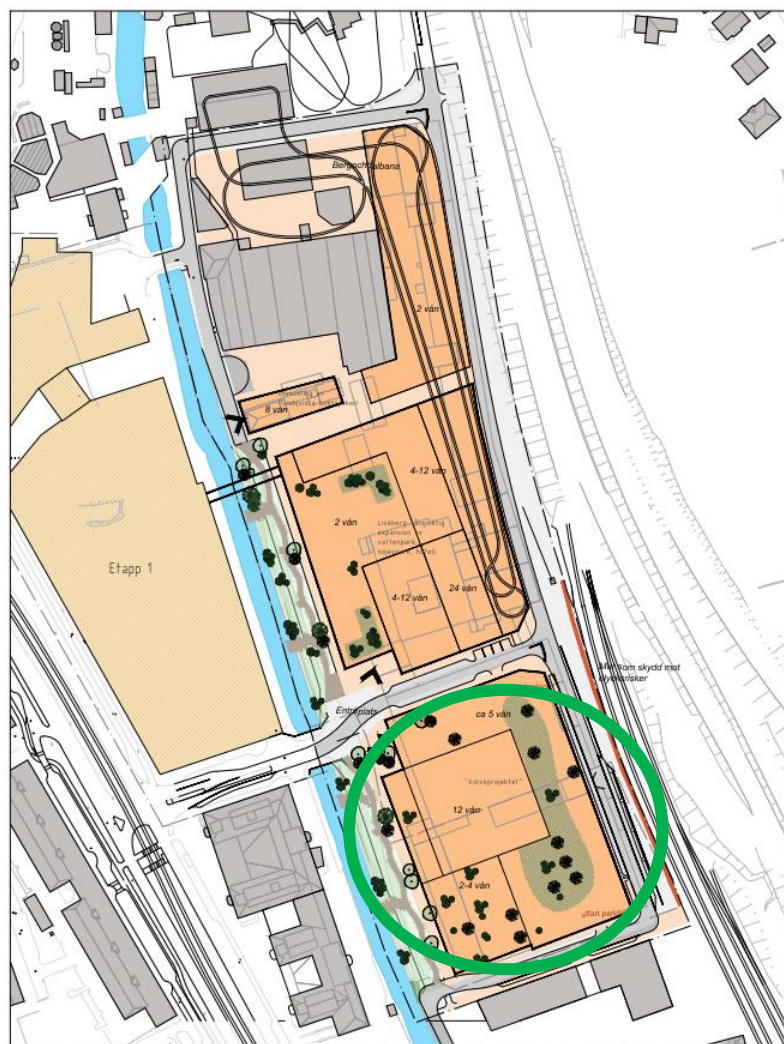
Detaljplan för Lisebergs utbyggnad öster om Nellickevägen, inom stadsdelen Krokslätt i Göteborg är en del av Lisebergs Jubileumsprojekt där DP1³ för det västra området är under antagande. Se Figur 3. Den här utredningen utgår ifrån att DP1 kommer att bli antagen.



Figur 3: Illustrationsplan för planområde detaljplan 1 i koncept daterat 2018-11-16. (Källa: Göteborgs stad Stadsbyggnadskontoret). Observera att parkeringshuset i sydöstra hörnet även kommer att inkluderas i DP2.

³ Detaljplan för Nöjespark och hotell söder om Liseberg, kv. Immeln m.fl.

DP2 innehåller ett hotell, en utbyggnad av Liseberg vattenpark, två besöksverksamheter, centrumverksamheter samt interna lokaler för Liseberg. Till planen hör också det parkeringshus som redan behandlades i DP1, se Figur 4. Parkeringshuset kommer även behandlas i DP2 vilket medför att bilparkeringsbehovet från DP1 (1400 platser) kvarstår att lösa på platsen tillsammans med det parkeringsbehov som räknas fram i denna utredning för DP2. De serviceverksamheter som i DP1 var placerade i botten på parkeringshuset antogs inte alstra några nya besökare till området och parkeringsbehovet uppskattades således till noll. Serviceverksamheterna behandlas igen i DP2 med benämningen centrumverksamheter. Till utredningen inkluderas även Rundqvists Boktryckeris tillbyggnad för mindre hotell samt småskalig centrumverksamhet.



Figur 4 Planområdet och placeringen av parkeringshuset i grön markering. Parkeringshuset är en del av den byggnad som Volvoprojektet kommer att bygga.

Tabell 1. Planerad fördelning av bruttoareor i planområdet. Källa: Liseberg

Hotell m ² BTA	Vatten- park m ² BTA	Volvo- projektet m ² BTA	Annan besöks- verksamhet m ² BTA	Centrum- verksamhet m ² BTA	Interna lokaler Liseberg m ² BTA	Rundqvists Boktryckeri m ² BTA
40 000	10 000	17 000	18 000	5 000	22 000 (+13 000 samlokalisering av befintlig)	4 000 hotell 2 000 centrum- verksamhet

Hotellverksamheten är ett viktigt ben i Lisebergsaffärsmodell och ett viktigt steg från att vara en dagsutflykt till en destination. Därför planerar Liseberg en utökad hotellverksamhet med ytterligare ca 450 rum på ca 40 000 m² BTA vilket kommer attrahera ytterligare 500 000 gäster årligen.

Utbyggnad av vattenparken innebär främst att Liseberg adderar fler attraktioner till den befintliga vattenparken. En sådan expansion är en del av det långsiktiga arbetet med att öka antalet gäster. Det är också en nödvändighet för att Liseberg kontinuerligt ska utvecklas i syfte att bibehålla en hög gästnivå. Således genererar en utbyggnad enbart kortsiktigt nya gäster för att bibehålla en stabil gästnivå på lång sikt⁴. Utbyggnaden beräknas generera ytterligare ca 200 000 årliga besökare.

Besöksverksamheten i området planeras till två olika verksamheter varav den ena är ett nytt upplevelsecentrum för Volvo med tillhörande konferensanläggning och restaurang. Den andra besöksverksamheten kommer bestå av en inomhus verksamhet med ännu inte fastställt innehåll. Det mest sannolika scenariot är att besöksverksamheten kommer likna målgruppen för Volvoprojektet men med något färre besökare. Totalt yta för de båda besöksverksamheterna är 35 000 m² BTA med ca 350 000 årliga besökare för Volvoprojektet och ca 150 000 årliga besökare för den andra besöksverksamheten.

Den centrumverksamhet på 5 000 m² BTA som planeras i området kommer främst bestå utav serviceverksamheter med anknytning till besöksverksamheterna i området, så som souvenirbutik, servicebutik, café och likande. Det mest sannolika scenariot är att centrumverksamheterna kommer att tjäna som stödverksamhet för resterande besöksverksamheter och målpunkter i området och därmed inte attrahera några nya besökare.

De interna lokalerna för Liseberg avser främst en samlokalisering av redan befintlig verksamhet inom området (13 000 m² BTA), såsom mer lager och interna kontor vilket idag är utspritt på området, samt en tillbyggnad på 22 000 m² BTA av liknande karaktär.

⁴ Attraction accountability, av Pieter C.M. Cornelis, Tilburg University

Ingen större ökning av besökare eller sysselsatta förväntas. Det mest sannolika scenariot är en ökning med ca 10 sysselsatta.

Rundqvists Boktryckeri ska utvidga sin verksamhet med en tillbyggnad på 6 000 m² BTA. Tillbyggnaden avser till 4 000 m² BTA ett mindre boutiquehotell och 2 000 m² BTA småskalig centrumverksamhet som mest sannolikt kommer att innehålla hantverk och mindre museum.

2.1 Tidigare beräkningar och antaganden från detaljplan 1

I planskedet beskrivs bebyggelse i ytor och enheten bruttoarea (BTA) och vid beräkning av parkeringsbehov används enheten platser per 1000 m² BTA. Det är ett bra och tydligt sätt för att kommunicera ett generellt parkeringsbehov då verksamheten är av en typisk karaktär. Detta är också den enheten som *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad* utgår ifrån.

De besöksverksamheter som hanteras i den här utredningen så väl som i DP1, är av en karaktär där beskrivning av parkeringsbehovet inte blir rättvisande i form av BTA. Detta då verksamhetens besöksintensitet är av större vikt för parkeringsbehovet än dess yta. Därför utgick parkeringsberäkningarna i DP1 från bedömt antalet besökare, vilket fortsatt anses vara den metod som bäst kan spegla det mest sannolika användningsscenariot. Då DP2 ska utgå från Göteborgs nya riktlinjer för mobilitet och parkering anpassas de redan etablerade parkeringstalen från DP1 till att istället redovisas som platser per 1000 m² BTA.

2.2 Kundprofiler och korskopplingar mellan besöksverksamheter

Planområdet i sig är en målpunkt i form av ett "upplevelseområde". Hit reser familjer och grupper i syfte att ta del av allt från nöjesparken, vattenpark, upplevelsecenter och hotellverksamhet.

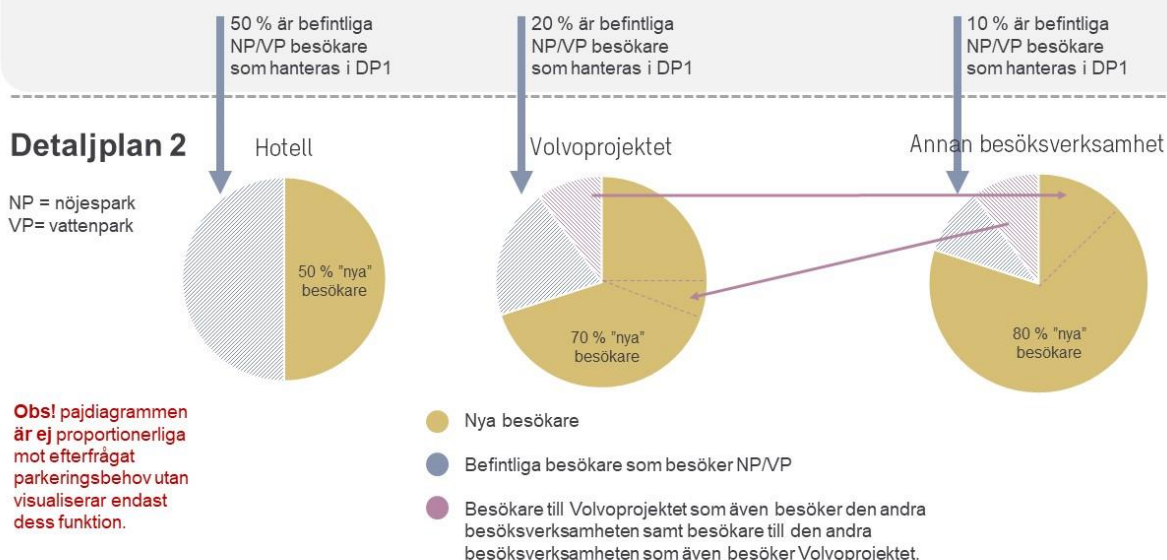
Planområdets besöksprofiler kommer för hotell och vattenpark främst vara barnfamiljer. Volvoprojektet kommer till viss del också profilera sig mot familjer men även mot internationella gäster så som Volvoanställda från andra länder som behöver en co-working yta att arbeta på eller andra med intresse av Volvos historia och framtid. Den andra besöksverksamhetens innehåll är fortfarande oklart men det mest sannolika scenariot är besökare med en profil som liknar dem till Volvoprojektet.

En del av besökarna till de olika besöksverksamheterna kommer mest troligt att kombinera olika besök under sin vistelse. Detta innebär att vissa verksamheter bör reducera sin uppskattning av parkeringsbehov för de besökare som redan besökt en annan verksamhet. Hädanefter benämns detta som "korskopplingar".

- Liseberg bedömer att ungefär hälften av alla hotellets gäster kommer att vara befintliga besökare till nöjesparken eller vattenparken. Totalt är ca 50 % av hotellets besökare nya besökare till området.

- En femtedel (20 %) av besökarna till Volvoprojektets bedöms vara befintliga Lisebergsbesökare (nöjespark och/eller vattenpark) och därmed redan befinna sig i området. Ytterligare en tiondel (10%) av besökarna till Volvoprojektet bedöms vara besökare till den andra besöksverksamheten och därmed redan befinna sig i området. Totalt är ca 70 % av besökarna till Volvoprojektet nya besökare till området.
- En tiondel (10 %) av besökarna till den andra besöksverksamheten bedöms vara befintliga Lisebergsbesökare (nöjespark och/eller vattenpark) och därmed redan befinna sig i området. Ytterligare en tiondel (10%) av besökarna till den andra besöksverksamheten bedöms vara besökare till Volvoprojektet och därmed redan befinna sig i området. Totalt är ca 80 % av besökarna till den andra besöksverksamheten nya besökare till området, se Figur 5.

Detaljplan 1



Figur 5: Illustration över de besökare som antas kombinera sitt besök och besöka flera verksamheter under samma vistelse- så kallade "korskopplingar".

ANALYSSTEG 1

3 Normalspann - Analyssteg 1

I detta kapitel väljs normalspann och startvärden för cykel- och bilparkeringstal. Efter beskrivningar och argumentation per lokalkategori i de inledande avsnitten sammanställs resultatet av hela analyssteget i tabellform i kapitel 0.

3.1 Cykelparkering

Enligt Göteborg Stads trafikstrategi är cykel en viktig del i ett hållbart och effektivt transportsystem i en växande och mer förtätad stad. Inriktningen för cykelparkering är att det ska finnas så gott om cykelparkeringar att fler kan välja kollektivtrafik eller cykel framför bil. Mer konkret gäller att parkering för cykel ska anordnas så att efterfrågan vid veckomaxtimmen tillgodoses. Det medför enligt riktlinjerna normalt sett att cykelparkeringsplatser ska finnas för 20 - 40 % av antalet samtidiga besökare till och anställda vid verksamheten.

Göteborg Stad tillhandahåller cykelparkeringstal för verksamheter via "Beslutsunderlag för vidareutveckling av anvisningar"⁵. Framtagandet av cykeltalen innefattar parametrarna redovisade i Tabell 2.

- 25 % för anställda
- 11 % för besökare

Tabell 2 Parametrar inkluderade i uppskattningen av cykelparkeringstal hos Göteborg stad

	Starttal (Resekalkyl)	Korrektion sommars	Korrektion arbetsresor	Totalt
Anställda	11,2 %	1,28	1,75	25 %
Besökare	11,2 %	1,28	0,75	11 %

Som startvärde för cykelparkeringstal för besökare (för hotellen, se kapitel 3.1.1 och 3.1.2) används 0,11 cykelparkeringar per besökare. För samtliga anställda, inklusive hotellets, används startvärdet 0,25 cykelparkeringar per anställd.

3.1.1 Hotellverksamhet Liseberg

I detaljplan 1 (DP1) planeras ett hotell på 30 700m² BTA med 500 000 årliga besökare. Liseberg anger i DP1 att mycket få av de övernattande gästerna på hotellet bedöms anlända med cykel då målgruppen främst är långväga gäster. Ett antagande om att 10 av de totala 450 rummen ändå har gäster som kommit med cykel ger ett cykelparkeringsbehov på 35 platser (10 rum * 3,5 personer per rum = 35 platser). Hotellet i DP2 antas ha motsvarande cykelparkeringsbehov på grund av liknande storlek, målgrupp och lokalisering.

⁵ Beslutsunderlag för vidareutveckling av anvisningar
Ärende nr 027

ANALYSSTEG 1

Likt hotellet för DP1 planerar hotellet för DP2 även, utöver boende, plats för 500 besökare för konferens och event, vilka bedöms ha en cykelandel på 11% likt resonemanget i avsnitt 3.1. Detta ger ett cykelparkeringsbehov på 55 platser ($500 \text{ gäster} * 11 \% \text{ cykelandel} = 55 \text{ platser}$).

Hotellets totala antal besökare ger därmed ett cykelparkeringsbehov på 90 platser ($35 \text{ platser} + 55 \text{ platser} = 90 \text{ platser}$) på 40 000 BTA, det vill säga ett cykelparkeringstal på 2,25 platser per 1000 m² BTA ($90 \text{ platser} / 40\,000 \text{ m}^2 \text{ BTA} * 1000 = 2,25 \text{ parkeringar} / 1000 \text{ m}^2 \text{ BTA}$).

Som startvärde för cykelparkeringstal för besökare på Lisebergs hotellet används 2,25 cykelparkeringar per 1000 m² BTA. Gällande cykelparkering för anställda används samma startvärde som för övriga verksamheter, det vill säga 0,25 platser per anställd.

3.1.2 Hotellverksamhet Rundqvist Boktryckeri

Likt som för Lisebergs hotell antas att 2 % ($10 \text{ rum} / 450 \text{ rum} = 2 \%$) av de bokade rummen kan komma att anlända med cykel, det vill säga 3 rum ($150 \text{ rum} * 2 \% = 3 \text{ rum}$). Rundqvist Boktryckeri kommer till skillnad från Liseberg fokusera på mindre boutique rum med i snitt 1,5 personer per rum. Detta ger ett behov på 5 platser ($3 \text{ rum} * 1,5 \text{ personer per rum} = 5 \text{ platser}$).

Hotellet kommer även innehålla en mindre restaurang. Restaurangbesökarna kommer mest sannolikt främst vara redan befintliga besökare inom området, det vill säga besökare till någon av de andra besöksverksamheterna eller de nära belägna arbetsplatserna. Besökare som tidigare cyklat till området kan komma att ta med sig sin cykel, vilka bedöms ha en cykelandel på 11% likt resonemanget i avsnitt 3.1. Med ca 100 stycken samtida besökare, ger detta ett ytterligare behov på 11 cykelplatser ($100 \text{ gäster} * 11 \% \text{ cykelandel} = 11 \text{ platser}$).

Hotellets antal besökare ger därmed ett totalt cykelparkeringsbehov på 16 platser ($5 \text{ platser} + 11 \text{ platser} = 16 \text{ platser}$). Detta ger ett cykelparkeringstal på 4 parkeringar / 1000 m² BTA ($16 \text{ platser} / 4\,000 \text{ m}^2 \text{ BTA} * 1000$).

Som startvärde för cykelparkeringstal för besökare på Rundqvist Boktryckeri hotell används 4 cykelparkeringar per 1000 m² BTA. Gällande cykelparkering för anställda används samma startvärde som för övriga verksamheter, det vill säga 0,25 platser per anställd.

ANALYSSTEG 1

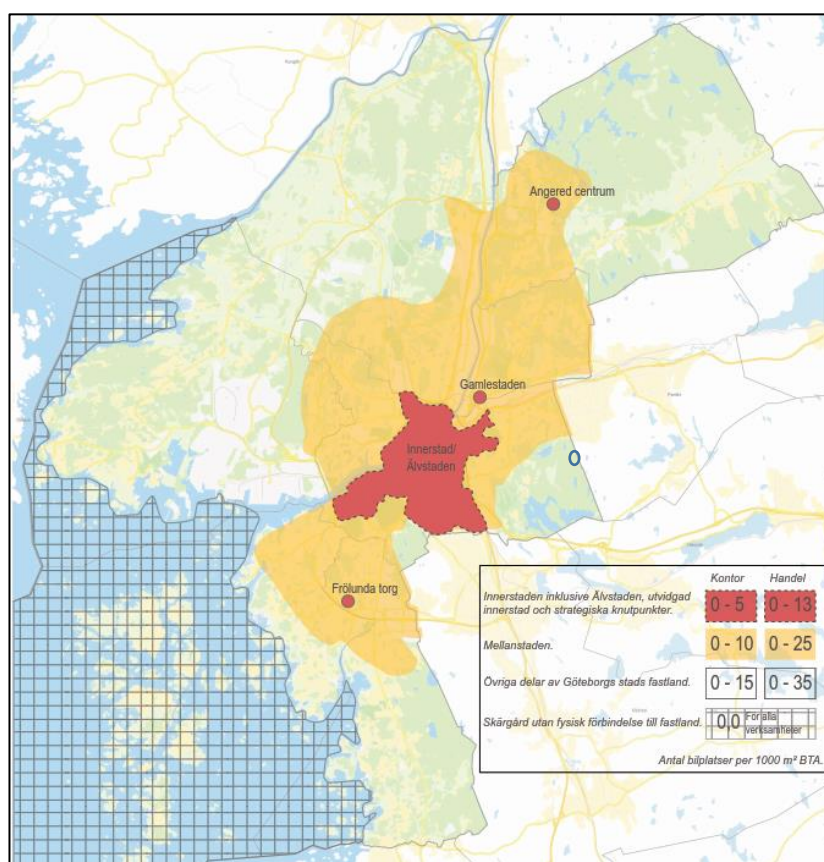
3.2 Bilparkering

I kapitlet nedan beskrivs startvärdena för parkeringstal för bil för respektive verksamhet.

3.2.1 Verksamheter

Hotell

Hotellverksamhet i innerstaden inklusive Älvstaden ska enligt *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad* likställas med kontorsverksamhet. Planområdet för den här utredningen ligger i vad som kallas innerstaden där normalspannet för kontor är 0–5 platser per 1000 m² BTA, därav antas startvärdet för hotellet till 5 platser per 1000 m² BTA vilket inkluderar besökare och anställda.



Figur 6 Karta för val av normalspann till hotellverksamhet enligt riktlinjerna. Källa: Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad.

Som startvärde för bilparkeringstal för besökare på hotellet väljs ett parkeringstal på 5 bilparkeringar per 1000 m² BTA.

ANALYSSTEG 1

Vattenpark

I DP1 beskrivs Lisebergs nya vattenland på ca 17 000 BTA med ca 700 000 årliga besökare. Behovet av antalet parkeringsplatser har bedömts till 0,16 platser/besökare vilket grundar sig i bedömningen att dagens Lisebergsbesökare genom en bilandel på 55 procent och 3,5 personer per bil ger upphov till 0,16 bilar per besökare. Siffran kan verka hög men Lisebergs främsta målgrupp är familjer och hotellet inom DP1 erbjuder främst familjerum.

DP2 innehåller en utbyggnad av vattenparken på ytterligare 10 000 m² BTA som beräknas generera ca 200 000 ytterligare besökare årligen. Utbyggnaden antas generera ytterligare 1 000 samtida besökare. Detta ger ett parkeringsbehov på 160 platser (1000 besökare * 0,16 platser/besökare = 160 platser), vilket ger ett parkeringstal på 16 platser per 1000 m² BTA.

I DP1 väljs, för anställda på hotellet ett parkeringstal på 0,5 platser/ 1 000 m² BTA vilket ger ett behov av 15 parkeringsplatser för 150 stycken anställda. I DP1 antas att samma antal parkeringsplatser per anställd behövs även för de anställda på vattenparken. 50 stycken vattenparksanställda delas med 150 stycken hotellanställda och multipliceras med beräknat parkeringsbehov för hotellets anställda ($50/150 \cdot 15 = 5$), vilket ger ett behov för vattenparken på 5 platser på 50 anställda. Detta ger ett parkeringstal på 0,1 bilplatser per anställd ($5/50 = 0,1$).

Utbyggnationen av vattenparken i DP2 antas ge ytterligare 15 stycken anställda. Detta ger ett parkeringstal för anställda på 0,15 platser 1000 m² BTA ($15 \cdot 0,1 = 1,5$ platser. $1,5/10\ 000\ m^2\ BTA \cdot 1000\ m^2\ BTA = 0,15$ platser per m² BTA).

Som startvärde för bilparkeringstal för besökare på den utbyggda vattenparken väljs ett parkeringstal på 16 platser per 1000 m² BTA. För anställda väljs ett parkeringstal 0,15 platser 1000 m² BTA.

Besöksverksamheter - Volvoprojektet

Hälften av Volvos besöksverksamhet har tidigare hanterats i DP1 samlokaliserad med parkeringshuset på den sydligaste fastigheten. När nu denna fastighet tas med i DP2 igen tas hela verksamheten in i DP2. Parkeringsbehovet beräknas på samma sätt som i DP1.

Enligt Volvo beräknas Volvoprojektet attrahera ca 350 000 besökare per år med som mest ca 1240 besökare närvarande samtidigt. Volvoprojektet målgrupp liknar målgruppen för Lisebergs men med mindre familjefokus. Då Volvoprojektet även kommer att innehålla konferens- och affärsverksamhet kommer vissa besökare likna Svenska mässans besökare. Svenska mässans publik liknar Lisebergs publik när det kommer till 55 procent bilandel men med en fyllnadsgrad på ca 2,5 personer/bil⁶. Detta ger 0,22 bilplatser per besökare vilket motsvarar 16 bilparkeringar per 1000m² BTA.

⁶ Parkeringsutredning Liseberg Jubileumsprojekt detaljplan 1

ANALYSSTEG 1

Antal anställda bedöms till ca 30 stycken varav hälften, 15 personer, beräknas närvara samtidigt. Samma parkeringstal som i DP1 har antagits för anställda på Volvoprojektet, det vill säga 0,5 parkeringar per 1000 m² BTA.

Förutom Volvoprojektet innehåller planen ytterligare besöksverksamhet på 18 000 m² BTA. Besöksverksamhetens innehåll är ännu inte fastställt. Det mest sannolika scenariot enligt Liseberg är att verksamhetens besökare kommer att likna Volvoprojektets besökare men med ett besöksantal på lite mer än hälften så många jämfört med Volvoprojektet, det vill säga ca 150 000 besökare per år. Verksamheten antas vara i behov av 20 anställda.

Parkeringsbehovet beräknas därmed på samma sätt, det vill säga 0,22 bilplatser/besökare vilket medför ett parkeringstal på 6,5 platser per 1000 m² BTA. För anställda väljs som för Volvoprojektets anställda 0,5 parkeringar per 1000 m² BTA.

För besökare till Volvoprojektet väljs ett startvärde på 16 bilparkeringar per 1000m² BTA. För den andra besöksverksamheten väljs ett startvärde på 6,5 platser per 1000 m² BTA. För anställda väljs för de båda besöksverksamheterna ett startvärde på 0,5 bilparkeringar per 1000 m² BTA.

Centrumverksamhet

DP2 innehåller likt DP1 centrumverksamhet i anslutning till Volvoprojektet.

Centrumverksamheten behandlades så som halva Volvoprojektet även i DP1 men tas nu även in i DP2.

Centrumverksamheten kommer främst bestå utav serviceverksamheter med anknytning till besöksverksamheterna i området, så som souvenirbutik, servicebutik, café och likande med en total yta på 5 000 m² BTA. Besökarna till dessa verksamheter bedöms redan befinna sig på platsen för att besöka museet/vattenparken/hotellet vilket medför att ytterligare parkering för besökarna inte behövs.

Antalet anställda i dessa verksamheter bedöms till ca 50 personer där hälften, 25 personer, närvarar samtidigt². Med antagandet att samma antal bilplatser per anställd som Volvoprojektet ger detta ett parkeringstal på 0,5 bilparkeringar per 1000 m² BTA.

På samma sätt som för Volvoprojektets anställda väljs ett startvärde för parkeringstal på 0,5 bilparkeringar per 1000 m² BTA.

Interna lokaler Liseberg

DP2 innefattar även interna lokaler för Liseberg på 35 000 m² BTA. Planen avser en samlokalisering av dagens befintliga men utspridda lokaler inom området på 13 000 m² BTA samt en tillbyggnad på 22 000 m² BTA. Då den här utredningen hanterar tillkommande parkeringsbehov tas endast den beräknade ökningen med, vilket uppskattas av Liseberg ge ca 10 stycken anställda. Om samma parkeringstal för anställda skulle antas som för övriga verksamheter (0,5 platser/ 1000 m² BTA) skulle detta ge ett behov på 11 platser till 10 tillkommande anställda. Därför väljs istället ett parkeringstal på 0,2

ANALYSSTEG 1

platser/anställd vilket ger ett parkeringstal på 0,09 bilparkeringar per 1000 m² BTA. De interna lokalerna antas inte ha några besökare.

Startvärdet för parkeringstal för anställda i Lisebergs interna lokaler är 0,09 bilparkeringar per 1000 m² BTA.

Rundqvists Boktryckeri

Rundqvists Boktryckeri ska utvidga sin verksamhet med en tillbyggnad på 6 000 m² BTA. Tillbyggnaden avser till 4 000 m² BTA ett mindre boutiquehotell med erbjuda ca 150 rum med ca 225 samtida gäster. Hotellet kommer även att ha en restaurangverksamhet med ca 100 samtida besökare med ca 8–10 anställda som arbetar samtidigt. Besökarna till restaurangen är mest sannolikt redan befintliga besökare inom området och antas därför inte behöva ytterligare parkering. Hotellet kommer erbjuda själv-incheckning vilket innebär att färre antal anställda uppskattas behöva vara på plats, ca 5 stycken. Totalt kommer ca 15 stycken anställda vara på plats samtidigt för hotellverksamheten och restaurangen. Samma startvärde som för Lisebergs hotellverksamhet används för Rundqvists Boktryckeri hotellverksamhet.

De återstående 2 000 m² BTA avser småskalig centrumverksamhet som mest sannolikt kommer att innehålla hantverk och mindre museum. Verksamheten kommer att ha ca 25 stycken anställda som kan tänkas vara på plats samtidigt och ett besöksantal på max 20 samtida besökare. Det låga besöksantalet beror på att museet kommer att vara ett så kallat "aktivt museum" där besökarna har möjlighet att testa att använda museum rekvisitan. Därför kommer endast guidade turer på max 20 besökare erbjudas åt gången.

Parkeringstalet för besökare till centrumverksamheten beräknas på samma sätt som för Volvoprojektet. Det vill säga med en bilandel på 55 % och 2,5 personer per bil ($20 \cdot 55 \% / 2,5 = 4,4$ platser). Detta ger ett parkeringstal på 2,2 platser per 1000 m² BTA.

Parkeringstalet för anställda hos Rundqvist Boktryckeri centrumverksamhet baseras på att 20 % av de anställda åker bil, vilket ger ett parkeringstal på 2,5 platser per 1000 m² BTA ($25 \text{ anställda} \cdot 20 \% = 5 \text{ platser}$. $5 / 2\,000 \text{ m}^2 \text{ BTA} \cdot 1000 \text{ m}^2 \text{ BTA} = 2,5$).

Startvärdet för parkeringstal för Rundqvist Boktryckeri hotellverksamhet väljs 5 bilparkeringar per 1000 m² BTA.

Startvärdet för parkeringstal för besökare till Rundqvist Boktryckeri centrumverksamhet väljs 2,2 bilparkeringar per 1000 m² BTA.

Startvärdet för parkeringstal för anställda hos Rundqvist Boktryckeri centrumverksamhet väljs 2,5 bilparkeringar per 1000 m² BTA.

ANALYSSTEG 1

3.3 Resultat av analyssteg 1

Området ligger i det som i riktlinjerna definieras som *Innerstaden*. Detta tillsammans med beskrivningarna och argumentationen tidigare i kapitlet, och omräkningen från platser per besökare till platser per bruttoarea, ger startvärden för cykel- och bilparkeringstal enligt tabell 3 på nästa sida.

ANALYSSTEG 1

Tabell 3. Resultat efter analyssteg 1. Startvärden för cykel- och bilparkeringstal för respektive lokalkategori.

Analyssteg	Steg 1		Steg 2	Steg 3	Steg 4
	Startvärde		Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
 Cykel	Besökare	Anställda (p/anställd)			
Hotell	2,25 (p/1 000 m² BTA)	0,25			
Vattenpark	0,11 (p/besökare)	0,25			
Volvoprojektet	0,11 (p/besökare)	0,25			
Annan besöksverksamhet	0,11 (p/besökare)	0,25			
Centrumverksamhet	0,11 (p/besökare)	0,25			
Interna Lisebergs lokaler likt lager	0,11 (p/besökare)	0,25			
Rundqvists Boktryckeri hotell	4 (p/1 000 m² BTA)	0,25			
Rundqvists Boktryckeri centrumverksamhet	0,11 (p/besökare)	0,25			
 Bil	Besökare (p/1000 m² BTA)	Anställda (p/1000 m² BTA)			
Hotell	5				
Vattenpark	16	0,15			
Volvoprojektet	16	0,5			
Annan besöksverksamhet	6,5	0,5			
Centrumverksamhet	-	0,5			
Interna Lisebergs lokaler likt lager	-	0,09			
Rundqvists Boktryckeri hotell	5				
Rundqvists Boktryckeri centrumverksamhet	2,2	2,5			

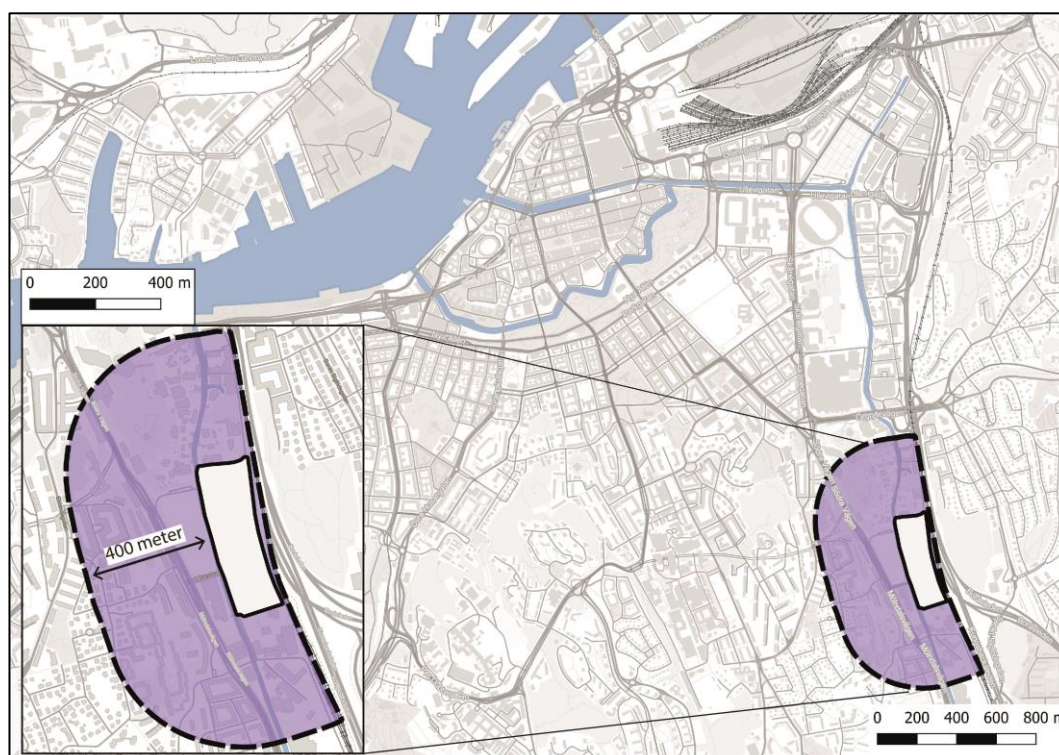
4 Lägesbedömning - Analyssteg 2

I detta kapitel analyseras områdets läge i staden. Kapitlet beskriver den sammanvägda tillgängligheten till och från området med olika färdmedel samt utbudet av service.

De första avsnitten behandlar var och en av de styrande parametrar som tas upp i riktlinjerna som möjliga grunder för reduktion av parkeringstalet i detta steg. Därefter beskrivs argumenten för eventuella justeringar av parkeringstalen per lokalkategori vartefter resultatet av hela analyssteget sammanställs i tabellform i kapitel 4.9.

4.1 Utredningsområde

Enligt riktlinjerna ska utredningsområdet utgöras av en radie av 400 meter från projektområdets ytterkant. Där så anses lämpligt ska radien anpassas till geografiska och topografiska förhållanden. Utredningsområdet för denna mobilitets- och parkeringsutredning kan utläsas i Figur 7. Väg E6/E20 öster om utredningsområdet motiverar en barriär i östlig riktning. Mölndalsån som går längs med planområdets västra kant ses inte som en barriär då det finns broar som överbryggar ån. Utblick mot Korsvägen och Liseberg görs då det är två stora och viktiga kollektivtrafiknoder, detta trots att de befinner sig utanför utredningsområdet.



Figur 7 Utredningsområdets placering i staden. Vit markering avser planområdet och lila markering avser utredningsområdet, med 400 meter kring planområdet

ANALYSSTEG 2

4.2 Lokalt torg

Då projektet inte innehåller några bostäder behandlas ej denna del.

4.3 Sammanvägd tillgänglighet

God sammanvägd tillgänglighet innebär närhet till god kollektivtrafik, bra cykelinfrastruktur, service och andra urbana verksamheter eller andra förutsättningar som underlättar en god mobilitet.

I nedanstående stycken beskrivs argumenten för att DP2, när det är utbyggt, kan anses ha god sammanvägd tillgänglighet.

4.3.1 Kollektivtrafik

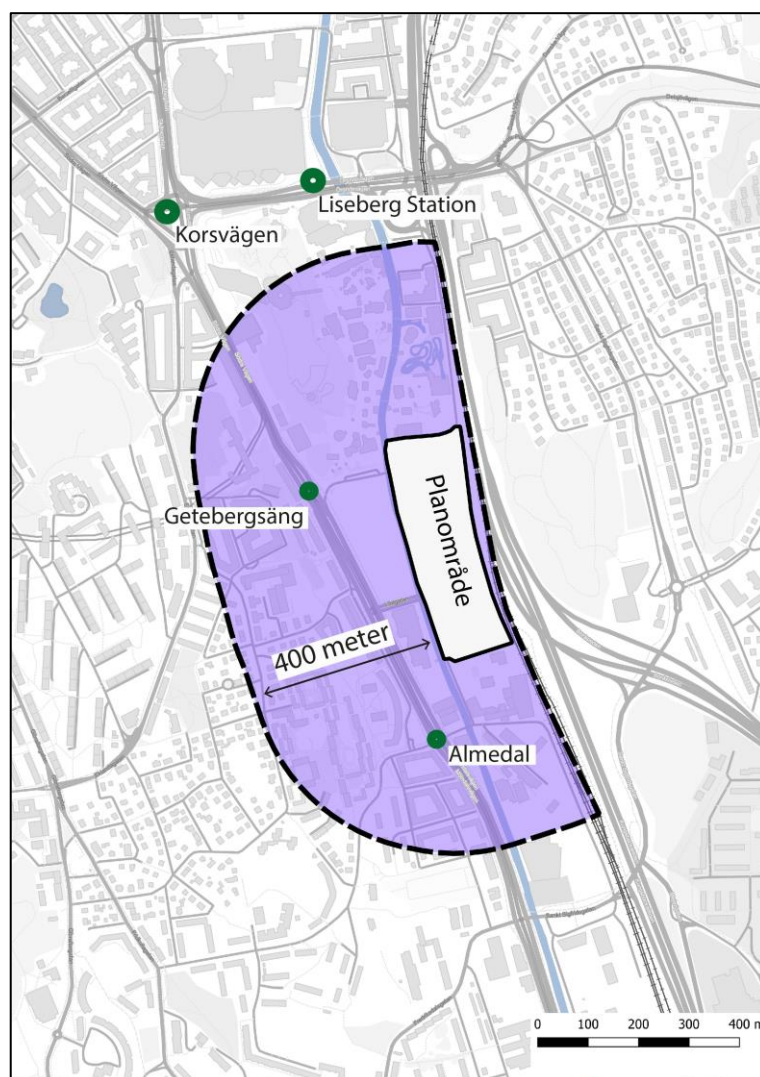
Planområdet ligger i direkt närhet till kollektivtrafik. Områdets mest avlägsna plats ur kollektivtrafiksynpunkt ligger på ett avstånd på 360 meter fågelvägen från en hållplats. Inom utredningsområdet finns två spårvagns- och busshållplatser (Getebergsäng och Almedal), vilka båda ligger längs Mölndalsvägen.

Hållplatserna trafikeras av spårvagnslinjerna 2 och 4 samt busslinjen 86. Linje 2 går mellan Axel Dahlströms torg till Mölndals Innerstad via Centralstationen. Linje 4 går mellan Angereds Centrum till Mölndals Innerstad via Centralstationen. Busslinje 86 trafikerar sträckan Frölunda – Sisjön – Bifrost – Heden. De två spårvagnslinjerna skapar gemensamt femminuterstrafik vardagar och lördagar, och trafik som avgår var 6e minut

ANALYSSTEG 2

dagtid söndagar. Busstrafiken avgår med halvtimmestrafik med undantag under högtrafiktimmar då linjen trafikerar var 20e minut.

Figur 8 Planområde (vitt), utredningsområdet (lila) samt hållplatser och stationer för kollektivtrafik (gröna) i planområdets närområde



Då maxavståndet för utredningsområdet, enligt anvisningarna, är 600 meter, inkluderas varken Korsvägen eller Liseberg station. Däremot bidrar de till planområdets mobilitet och redogörs därför för i lägesbeskrivningen. Korsvägen och Liseberg station ligger på ett gångavstånd på ungefär en kilometer, vilket motsvarar en gångpromenad på cirka 13 minuter. Från Korsvägen nås flera spårvagnslinjer (2, 4, 5, 6, 8 och 13). Även ett flertal busslinjer (50, 52, 86, 100, 101, 300, 513, 601, 605, 753 och 758), Grön och Röd Express samt flygbussen nås via hållplatsen. I framtiden kommer tågtrafik via Västlänken att angöra Korsvägen, vilket ytterligare förbättrar tillgängligheten till och från området.

ANALYSSTEG 2

I närheten av Korsvägen och Lisebergs norra entré finns Liseberg station. Här går Kungsbackapendeln med kvartstrafik i rusning och halvtimmestrafik under resten av dagen. Stationen ligger på ungefär en kilometers avstånd fågelvägen.

4.3.2 Cykel

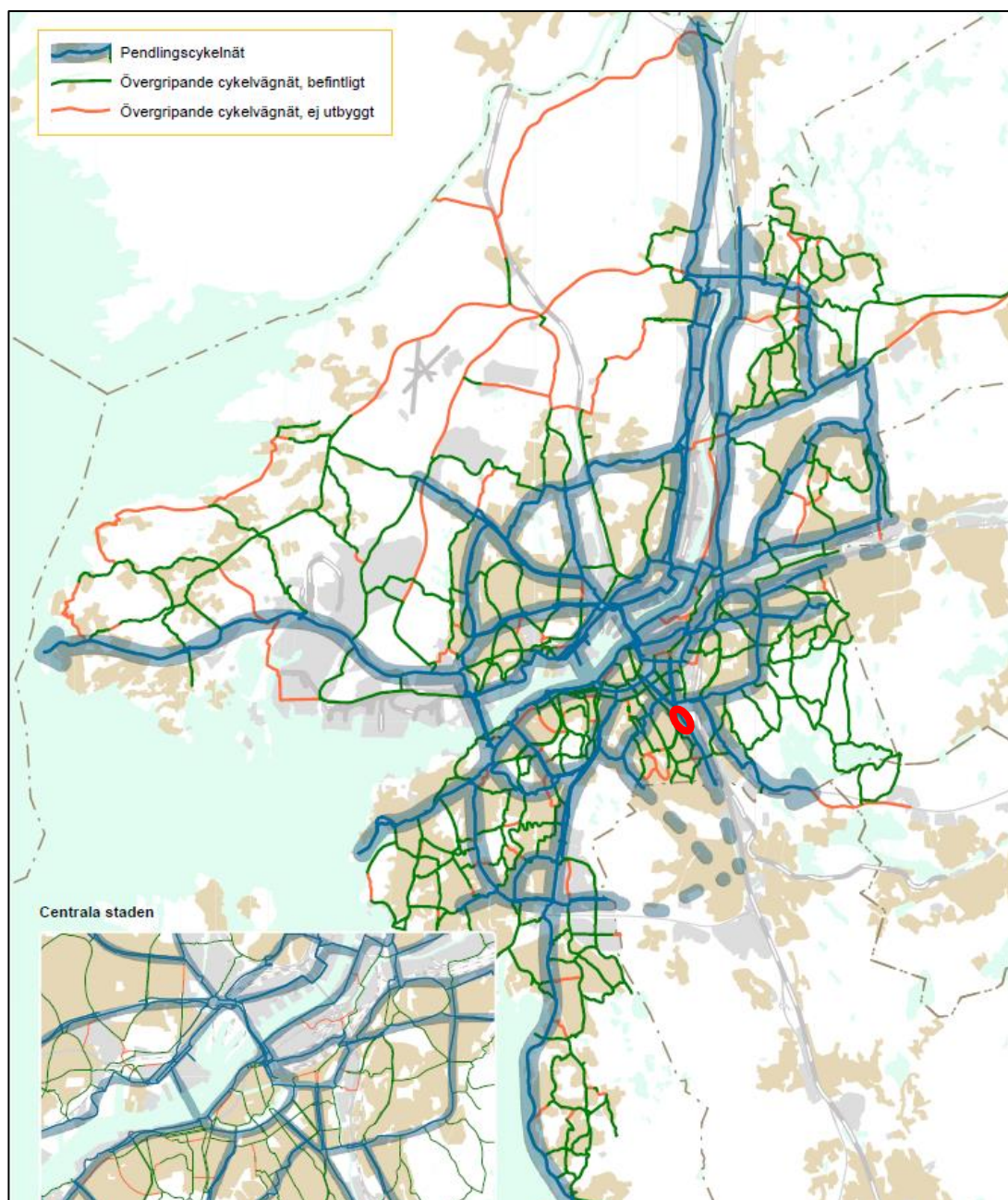
I anvisningarna definieras bra cykelinfrastruktur med att det finns tillgång till separat cykelbana i direkt närhet (100 meter fågelvägen från projektområdets gräns), alternativt att ett annat tryggt gaturum för cyklister erbjuds, exempelvis lågt trafikerad lokalgata eller bostadsgata. Från planområdet är det under 100 meter till Mölndalsvägen som klassas som pendelcykelstråk och med sitt separerade dubbelriktade cykelstråk skapar god koppling mot Korsvägen vidare mot Göteborg centrum samt mot Mölndal. Inom 15 minuters cykling nås målpunkter som Göteborg centralstation och Mölndal centrum där i stort sett all typ av service finns tillgänglig. Typografin i dessa relationer är cykelvänlig med flack mark och små höjdskillnader i det nord/sydliga stråket. Med hjälp av en cykel- och gångtunnel skapas även goda möjligheter att nå Skår och området öster om väg E6/E20.

ANALYSSTEG 2



Figur 9 Planområde i grönt, utredningsområde i lilastreckat. Befintligt cykelvägnät illustreras i rött.
Källa: Trafiken.nu

ANALYSSTEG 2

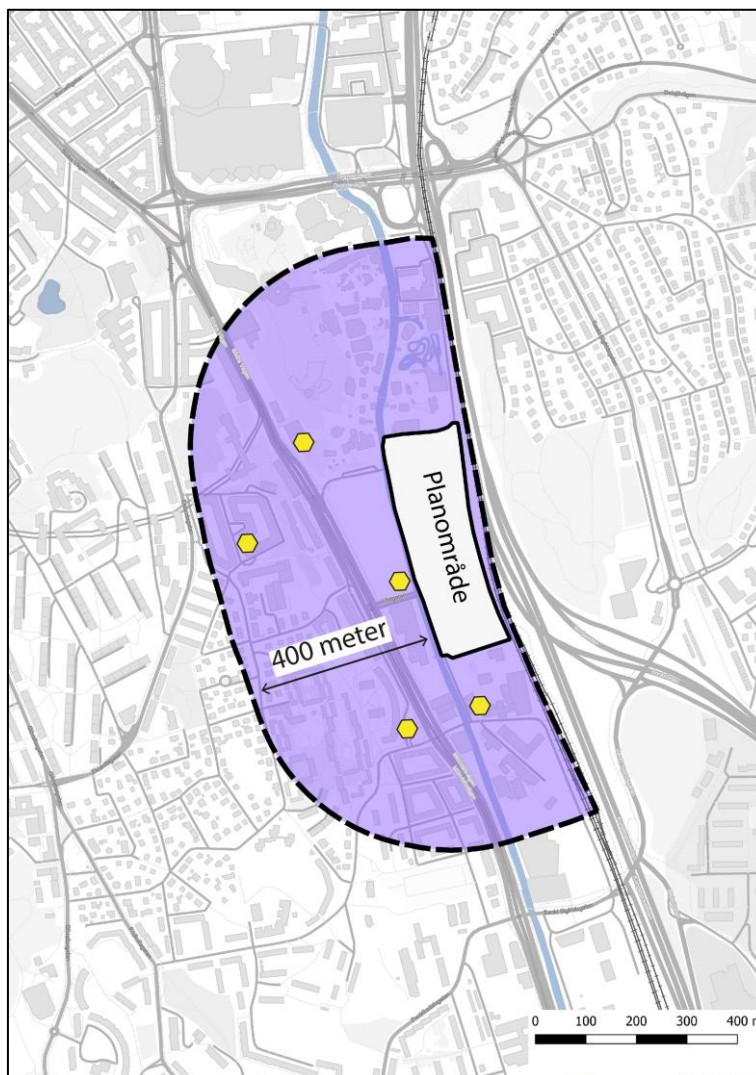


Figur 10. Karta över befintligt och framtida cykelvägnät. Planområdets lokalisering är markerad med röd cirkel. Källa: Cykelprogram för nära storstad, Göteborg Stad

ANALYSSTEG 2

4.3.3 Service och andra urbana verksamheter

I anvisningarna definieras direkt närhet till god service som en radie av 400 meter (fågelvägen) från projektområdets gräns. Det motsvarar därmed gränsen för utredningsområdet.



Figur 11 De gula punkterna visar bilpooler inom utredningsområdet

Plan- och utredningsområdet utgörs idag mestadels av industrimark eller nöjespark. I kvarteren alldeles väster om utredningsområdet, längs Mölndalsvägen, finns ett antal restauranger. Det finns även kulturverksamhet och lunchrestaurang i både Världskulturmuseet och på Lisebergsområdet som ligger nord och nordväst om utredningsområdet.

Inom utredningsområdet finns fem olika Sunfleet-stationer. Vid dessa finns totalt 9 stycken bilpoolsbilar som är öppna för allmänheten. Givet Sunfleets affärsupplägg antas

ANALYSSTEG 2

antalet bilar utökas ifall behovet blir större än vad som går att tillfredsställa med befintliga bilar.

4.4 Påverkan på befintlig bebyggelse

Det finns ingen parkering på området idag som använts permanent. Den parkering som finns är en temporär lösning för användande vid utbyggnaden av DP1.

4.5 Ledig kapacitet i befintliga anläggningar

Enligt parkeringsutredningen som genomfördes för DP1 fanns det ingen ledig kapacitet i området därav beslutet om anläggandet av ett nytt parkeringshus i syfte att ersätta befintlig parkering i området samt försörja tillkommande parkeringsbehov för DP1.

4.6 Reglering och prissättning av parkering på gatumark

Inom utredningsområdet är parkeringen i huvudsak reglerad med avgift eller tidsbegränsningar.

4.7 Byggskede

Parkeringshuset i den södra delen av planområdet byggs först i syfte att ersätta den temporära parkeringen som försörjer DP1 och är placerad inom planområdet för DP2. När parkeringshuset är byggt kan den temporära markparkeringen tas i anspråk för byggnationerna inom DP2.

4.8 Argumentation för avdrag på parkeringstalen utifrån lägesbedömningen

Göteborg Stad trafikstrategi verkar för en minskning av biltrafiken. DP1 utgår från att 55 % av besökarna till vattenparken, Volvoprojektet samt den andra besöksverksamheten reser med bil. Planområdet goda tillgänglighet till både kollektivtrafik och cykelinfrastruktur medför att andelen som reser med bil till området bör räknas ned, vilket även ligger i linje med Göteborg Stad trafikstrategi. Bilandelen för besökare reduceras därför till 45 %.

Den goda tillgängligheten till och från planområdet medför även en nedräkning för både Lisebergs och Rundqvists Boktryckeri hotell samt för de anställda i området.

4.9 Resultat av analyssteg 2

Utifrån beskrivningarna tidigare i kapitlet görs enligt argumentationen i avsnitt 4.8 en avräkning från 0,16 bilar per besökare till 0,13 bilar per besökare för vattenparken (13 platser / 1000 m² BTA) och från 0,22 bilar per besökare till 0,18 bilar per besökare för Volvoprojektet (13 platser / 1000 m² BTA) och den andra besöksverksamheten (5,3 platser / 1000 m² BTA) samt från 0,22 bilar per besökare till 0,18 bilar per besökare för Rundqvist centrumverksamhet (1,8 platser / 1000 m² BTA).

ANALYSSTEG 2

För Lisebergs och Rundqvists Boktryckeri hotell görs en avräkning på 0,05 platser per 1000 m² BTA.

För anställda görs en nedräkning med 0,05 platser per 1000 m² BTA.

Startvärdena för cykelparkering i denna utredning baseras på rekommenderad cykelandel för centrumområdet och därför anses inte startvärdet påverkas av lägesbedömningen.

För Lisebergs och Rundqvists Boktryckeri hotell väljs ett parkeringstal på 4,95 bilparkeringar per 1000m² BTA.

För besökare till vattenparken väljs ett parkeringstal på 13 bilparkeringar per 1000 m² BTA.

För besökare till Volvoprojektet väljs ett parkeringstal på 13 bilparkeringar per 1000 m² BTA.

För den andra besöksverksamheten väljs ett parkeringstal på 5,3 platser per 1000 m² BTA.

För besökare till Rundqvists Boktryckeri centrumverksamhet väljs ett parkeringstal på 1,8 platser per 1000 m² BTA.

För anställda på Volvoprojektet, den andra besöksverksamheten och centrumverksamhet väljs ett parkeringstal på 0,45 bilparkeringar per 1000 m² BTA.

För anställda på vattenparken välj ett parkeringstal på 0,10 bilparkeringar per 1000 m² BTA.

För anställda på interna lokaler Liseberg väljs ett parkeringstal på 0,07 platser per 1000 m² BTA.

För anställda på Rundqvists Boktryckeri centrumverksamhet väljs ett parkeringstal på 2,45 platser per 1000 m² BTA.

ANALYSSTEG 2

Tabell 4. Resultat efter analyssteg 2.

Analyssteg	Steg 1		Steg 2		Steg 3	Steg 4
 Cykel	Startvärde		Lägesbedömning		Projektanpassning	Mobilitetslösningar
	Besökare	Anställda (p/anställd)				
Hotell	2,25 (p/1 000 m ² BTA)	0,25	Ej aktuellt			
Vattenpark	0,11 (p/besökare)	0,25				
Volvoprojektet	0,11 (p/besökare)	0,25				
Annan besöksverksamhet	0,11 (p/besökare)	0,25				
Centrumverksamhet	-	0,25				
Interna Lisebergs lokaler likt lager	-	0,25				
Rundqvists Boktryckeri hotell	4 (p/1 000 m ² BTA)	0,25				
Rundqvists Boktryckeri centrumverksamhet	0,11 (p/besökare)	0,25				
 Bil	Besökare (p/1 000 m ² BTA)	Anställda (p/1000 m ² BTA)	Besökare (p/1 000 m ² BTA)	Anställda (p/1000 m ² BTA)		
Hotell	5		4,95			
Vattenpark	16	0,15	13	0,10		
Volvoprojektet	16	0,5	13	0,45		
Annan besöksverksamhet	6,5	0,5	5,3	0,45		
Centrumverksamhet	-	0,5	-	0,45		
Interna Lisebergs lokaler likt lager	-	0,09	-	0,07		
Rundqvists Boktryckeri hotell	5		4,95			
Rundqvists Boktryckeri centrumverksamhet	2,2	2,5	1,8	2,45		

ANALYSSTEG 3

5 Projektanpassning - Analyssteg 3

I detta kapitel redovisas projektets specifika förutsättningar utifrån var och en av de styrande parametrar som tas upp i riktlinjerna som möjliga grunder för reducering av parkeringstalet i detta steg.

Därefter redovisas resultatet av hela analyssteget i tabellform i kapitel 5.6.

5.1 Lägenhetssammansättning

Då projektet inte innehåller några bostäder behandlas ej denna del.

5.2 Verksamhetstyp

Verksamheterna inom planområdet kommer främst alstra trafik från besökare. Sysselsatta i området kommer att stå för en väldigt liten del. Verksamheternas besöksprofiler beskrivs närmare i kapitel 2.

5.2.1 Cykel

Många av Lisebergs och de andra besöksverksamheternas besökare kommer från hela väst Sverige men även från hela landet och våra närmaste grannländer. Detta innebär att ett stort antal av planrådets besökare inte har möjlighet att cykla till planområdet. Likt DP1 uppskattas därför en besöksandel på 23 % komma från Göteborg, Mölndal, Partille. Dessa anses vara de besökare som bor inom cykelavstånd.

Behovet beräknas då med hjälp av både andelen (23%) som bor inom cykelavstånd och de (11%) av dem som beräknas cykla enligt avsnitt 3.1. Det här ger ett cykelparkeringstal på 0,025 per besökare ($23\% \cdot 11\% = 2,5\%$) för samtliga verksamheter i detaljplanen förutom hotellet.

När det gäller cykelparkeringstal för Liseberg hotellet antas fortsatt att 10 rum cyklar $\cdot 3,5$ personer per rum = 35 cykelplatser. När det kommer till hotellets 500 konferensgäster uppskattas även här att 23 % av besökarna kommer från Göteborg, Mölndal, Partille. Detta ger $500 \text{ gäster} \cdot 11\% \text{ cykelandel} \cdot 23\% \text{ med cykelavstånd} = 13 \text{ cykelplatser}$.

Lisebergs hotelltotala antal besökare ger därmed ett cykelparkeringsbehov på 48 platser ($35+13=48$) på 40 000 BTA, det vill säga ett cykelparkeringstal på 1,2 platser per 1000 m² BTA ($48 \text{ platser} / 40\,000 \text{ m}^2 \text{ BTA} \cdot 1000 = 1,2 \text{ parkeringar} / 1000 \text{ m}^2 \text{ BTA}$).

För Rundqvist Boktryckeri hotellverksamhet uppskattat fortsatt att 3 rum anländer med cykel vilket ger ett behov på 5 platser. Eftersom restaurangens gäster främst antas vara befintliga gäster inom planområdet och 23 % av dem anses komma från cykelvänligt avstånd görs en avräkning på 23 % även här. Med ca 100 stycken samtida besökare, ger detta ett behov på 11 cykelplatser ($100 \text{ gäster} \cdot 23\% \text{ gäster av lokal karaktär} \cdot 11\% \text{ cykelandel} = 3 \text{ platser}$).

ANALYSSTEG 3

Rundqvist Boktryckeris hotell ger därmed ett totalt cykelparkeringsbehov på 8 platser (5 plaster + 3 platser = 8 platser). Detta ger ett cykelparkeringstal på 2 parkeringar / 1000 m² BTA (8 platser / 4 000 m² BTA * 1000).

Som startvärde för cykelparkeringstal för besökare på Liseberg hotellet används 1,2 cykelparkeringar per 1000 m² BTA. För Rundqvist Boktryckeri hotell 2 cykelparkeringar per 1000 m² BTA. För resterande besöksverksamheter används 0,025 cykelparkeringar per besökare. För samtliga anställda, inklusive hotellet, används startvärdet 0,25 cykelparkeringar per anställd.

5.3 Möjligheter till samnyttjande av parkering

Samnyttjande av parkering sker i parkeringshuset där varken reserverade- eller förhyrda platser erbjuds utan alla besökare till området har möjlighet att använda alla parkeringsplatser. Samnyttjande av parkering mellan verksamheterna anses som särskilt dåliga möjligheter då tidpunkten för högsta efterfrågan av parkering antas sammanfalla för de olika verksamheterna.

5.4 Förutsättningar för kostnadstäckning

Pris för parkering kommer att regleras efter marknadspriser och avgift på samtliga parkeringar kommer införas. Anställda kommer likt besökare behöva lösa parkeringsbiljett eller parkeringstillstånd på egen hand.

5.5 Fördelning av parkeringsplatser

All parkering (förutom lastning/lossning och parkering för rörelsehindrade som behöver finnas nära entréer) kommer att upplåtas gemensamt till alla besökare och sysselsatta i området. En fördelning mellan antalet platser reserverade för respektive kundgrupp är därför inte aktuellt.

ANALYSSTEG 3

5.6 Resultat av analyssteg 3

Utifrån beskrivningarna och argumentationen tidigare i kapitlet görs inga avräkningar på bilparkeringstalen i steg 3 – Projektanpassning. Detta då det finns dåliga möjligheter till samnyttjande och inga andra specifika förutsättningar som minskar behovet av parkering för bil.

Avräkning görs dock på cykelparkeringstalen på grund av att en stor andel av planområdets besökare inte bor inom cykelavstånd. 23% av besökarna antas anlända från Göteborg, Mölndal, Partille vilket anses som ett cykelvänligt avstånd. Vid besök till flera av verksamheterna tros besökarna ta med sin cykel mellan platserna. Ingen avräkning görs för cykelparkeringstalet för anställda.

ANALYSSTEG 3

Tabell 5. Resultat efter analyssteg 3. Nedräkning sker endast på cykelparkeringstalen.

Analyssteg	Steg 1		Steg 2		Steg 3	Steg 4
	Startvärde		Lägesbedömning		Projektanpassning	Mobilitetslösningar
	Besökare	Anställda (p/anställd)			Besökare	
Hotell	2,25 (p/1 000 m² BTA)	0,25	Ej aktuellt		1,2 (p/1 000 m² BTA)	
Vattenpark	0,11 (p/besökare)	0,25			0,025 (p/besökare)	
Volvoprojektet	0,11 (p/besökare)	0,25			0,025 (p/besökare)	
Annan besöksverksamhet	0,11 (p/besökare)	0,25			0,025 (p/besökare)	
Centrumverksamhet	-	0,25			-	
Interna Lisebergs lokaler likt lager	-	0,25			-	
Rundqvists Boktryckeri hotell	4 (p/1 000 m² BTA)	0,25			2 (p/1 000 m² BTA)	
Rundqvists Boktryckeri centrumverksamhet	0,11 (p/besökare)	0,25			0,025 (p/besökare)	
	Besökare (p/1 000 m² BTA)	Anställda (p/1000 m² BTA)	Besökare (p/1 000 m² BTA)	Anställda (p/1000 m² BTA)		
Hotell	5		4,95		Ej aktuellt	
Vattenpark	16	0,15	13	0,10		
Volvoprojektet	16	0,5	13	0,45		
Annan besöksverksamhet	6,5	0,5	5,3	0,45		
Centrumverksamhet	-	0,5	-	0,45		
Interna Lisebergs lokaler likt lager	-	0,09	-	0,07		
Rundqvists Boktryckeri hotell	5		4,95			
Rundqvists Boktryckeri centrumverksamhet	2,2	2,5	1,8	2,45		

6 Mobilitetslösningar - Analyssteg 4

Nedan redovisas mobilitetslösningar som kommer att genomföras av Liseberg och Volvo. Lösningarna överenskomms i ett mobilitetsavtal per aktör där fastighetsägarens åtaganden säkerställs av Staden i två separata steg. Första steget utgörs av bygglovsprövningen och där säkerställs att relevanta ytor och utrymmen finns tillgängliga för att kunna klara åtagandena. Andra steget utgörs av Trafikkontorets uppföljning som görs i ett senare skede när fastigheten har tagits i drift.

Fastighetsägaren åtar sig att ha en årlig uppföljning av de genomförda mobilitetsåtgärderna. Redovisning ska ske efter anmodan och anvisningar från Staden. Även redovisning av parkeringarnas kostnadstäckning/prissättning kan bli en del av denna uppföljning.

Enligt DP2 ska 469 parkeringsplatser byggas varav 148 av platserna ska täcka Volvos behov och resterande ska täcka Lisebergs nya verksamheter. Hälften av Volvos platser är medräknade i DP1. Detta ger att 16 % av platserna avser Volvos behov och bör tas i beaktande vid åtagande av genomförande av mobilitetsåtgärder. Nedan följer mobilitetslösningar som vänder sig mot anställda följt av mobilitetslösningar som vänder sig mot besökare.

Rundqvist Boktryckeri avser inte att avtala kring mobilitetsåtgärder i detta skede.

6.1 Mobilitetslösningar för anställda som genomförs av Liseberg och Volvo

Mobilitetslösningarna nedan syftar till att skapa bättre förhållanden för anställda att resa hållbart till Lisebergs och Volvos verksamheter inom DP2, det vill säga; hotellet, vattenparken, den övriga besöksverksamheten, Lisebergs interna lokaler, centrumverksamheten samt Volvoprojektet. Mobilitetslösningarna för anställda riktar sig främst mot Liseberg och Volvos anställda.

Attraktiva cykelparkeringar

Liseberg har antagit en utvecklingsplan för hållbarhet där ett delmål är att öka det hållbara resandet till och från Liseberg, både avseende gäster och medarbetare. Liseberg ska även arbeta aktivt med Göteborgs Stads handlingsplan för miljön⁷, åtgärd 31 – *att skapa fler cykelparkeringar*. Delmålet och åtgärden är tillämpliga för befintlig verksamhet så väl som för kommande utbyggnad.

Liseberg och Volvo åtar sig därmed att skapa attraktiva cykelparkeringar för sina anställda i närheten av personalentréerna vid samtliga kontorsfastigheter samt vid hotellet, vattenparken och Volvoprojektet. Liseberg och Volvo avser att etablera cykelparkeringar enligt rekommendationer från Göteborgs Stad cykelparkeringsguide⁸. Det vill säga att korttids- och besöksparkering så väl som heldags- och arbetsplatsparkering kommer att byggas enligt de krav som cykelparkeringsguiden

⁷ Göteborgs Stads handlingsplan för miljön 2018–2020. Göteborg Stad.

⁸ Cykelparkeringsguide – till dig som planerar och bygger fastigheter. Göteborg Stad, 2017.

ANALYSSTEG 4

beskriver. Exempelvis så kommer minst ett cykelservicerum tillhandahållas för personal med möjlighet till tvätt, cykelpump och underhåll av egen cykel.

Mobilitetsåtgärden genomförs av Liseberg och Volvo.

Cykelpooler med lånecyklar

Liseberg tillhandahåller idag en cykelpool där anställda kan låna cyklar för ärenden i tjänsten. Vid färdigställande av Jubileumsprojektet DP2 kommer antalet anställda inom planområdet öka och ca 180 anställda beräknas närvara samtidigt. Därav åtar Liseberg sig att utöka cykelpoolen vid färdigställande av Jubileumsprojektet DP2 med fem cyklar, fem elcyklar och en lastcykel. Cykelpoolen kommer att samnyttjas med Volvoprojektet som kommer att bidra med ytterligare två cyklar, en elcykel och en lastcykel. Årlig analys av efterfrågan och behov av uppdatering av cykelpoolen kommer att genomföras i samråd med Lisebergs och Volvos medarbetare.

Mobilitetsåtgärden genomförs av Liseberg och Volvo.

Cykelvänlig arbetsplats

Liseberg har 2019 anslutit sig till "Cykelvänlig arbetsplats" i syfte att synliggöra möjligheten att cykla till arbetsplatsen samt kontinuerligt förbättra möjligheterna för delta. Strävan är att bibehålla minst nivå 2 de kommande åren. Nivå 2 uppfylls genom att genomför minst 10 cykelrelaterade åtgärder. Liseberg åtgärder är:

- Cykelparkering i anslutning till arbetsplatsen med möjlighet att låsa fast cykeln
- Vädskyddad cykelparkering med möjlighet att låsa fast cykeln, alt. ett cykelgarage. Olika typer av cyklar ska få plats.
- Erbjuder dusch, ombyte och förvaring av kläder.
- Tillhandahåller cyklar för tjänsteresor och underhåller dessa, och/eller har abonnemang på lånecyklar.
- Styrdokument som uppmuntrar till att kortare tjänsteresor sker med cykel.
- Personer i ledande ställning på arbetsplatsen cyklar till arbetet eller i tjänsten.
- Cykelrelaterad information på intranätet, och nyanställda informeras om cykling på arbetsplatsen och om rådande resepolicy.
- Tillhandahåller en cykelgrupp och/eller inspiratör på arbetsplatsen. Det är tydligt för anställda vem de kan vända sig till i cykelfrågor.
- Mäter regelbundet hur många anställda som cyklar till arbetet och/eller i tjänsten.
- Cykeldag - Genomförd 27/3 2019. Cykelreparatör, olika aktiviteter så som prova på konstiga cyklar, tävling, hemgjorda energibars och sportdryck, invigning av nya tjänstecyklar m.m.
- Cykelutmaning
- "Jorden runt på rosa hjul" - Alla anställda som vill kan ladda ner en app där de registrerar sina cykelresor. Tillsammans cyklar vi "jorden runt" och "besöker" längs vägen olika nöjesparker genom inslag på vårt intranät. Även personalrestaurangen är med och bidrar genom att laga mat inspirerad av landet som nöjesparken vi "besöker" ligger i.

Mobilitetsåtgärden genomförs av Liseberg.

ANALYSSTEG 4

Tillköp Styr & Ställ

I tidigare dialog med Trafikkontoret har Liseberg blivit lovade en låncykelstation i närheten av planområdet. Liseberg och Volvo vill ansluta sig till det stadsövergripande låncykelsystemet och åtar sig att genomföra tillköp för fler tillgängliga Styr & Ställ cyklar i syfte att möta efterfrågan. Antal cyklar/cykelställ bestäms i samråd med Trafikkontoret. Låncyklarna placeras på lämplig plats i närheten av torgytan i anslutning till entrén.

Mobilitetsåtgärden genomförs av Liseberg och Volvo.

Motivationsåtgärder

Liseberg och Volvo åtar sig tillsammans att löpande genomföra informations- och motivationsåtgärder för att uppmuntra sina anställda till att gå, cykla eller åka kollektivt till arbetet. Exempel på information är att tydliggöra möjligheterna att resa med cykel och kollektivtrafik, personalcyklar, prova-på-kort, hälsokampanjer med mera.

Liseberg och Volvo åtar sig att tillsammans genomföra en årlig mobilitetsaktivitet, företrädesvis på våren. Mobilitetsaktiviteten kommer bland annat att innehålla ovanstående informationskampanj och fri cykelservice för alla anställda.

Liseberg och Volvo åtar sig även att informera alla nya åretruntanställda om hur de kan resa till arbetet på ett hållbart sätt. Nyanställda kommer att erbjudas ett kostnadsfritt 14 dagar Västtrafik prova-på-kort. Nyanställda får även låna valfri cykel från Lisebergs och Volvos egna cykelpool i syfte att testa på cykelpendling till och från arbetet under ett par dagar. Syftet är att uppmuntra till nya resvanor och visa på möjligheterna att resa hållbart.

Mobilitetsåtgärden genomförs av Liseberg och Volvo.

Flexibla arbetstider

Liseberg åtar sig att främja flexibla arbetstider för kontorsanställda. Liseberg kommer även uppmuntra sina anställda till att arbeta hemifrån någon dag i veckan för de som har möjlighet.

Mobilitetsåtgärden genomförs av Liseberg.

Parkeringstillstånd

Månadskort för bilparkering kan i vissa fall medföra en saknad av incitament för att vissa dagar resa på annat sätt än med bil eftersom månadskortet redan är betalt. Liseberg kommer därför inte erbjuda månadskort för parkering till större delen av deras anställda. Istället har Liseberg skrivit avtal med Göteborgs Parkeringsbolag om möjligheten att betala företagsparkering per dag i Göteborgs Parkeringsbolag parkeringsapplikation. För de flesta medarbetarna ska kostnaden för parkering motsvara rådande marknadspriser och behöver inte förmånsbeskattas.

Mobilitetsåtgärden genomförs av Liseberg.

ANALYSSTEG 4

Realtidstavlor

Liseberg och Volvo åtar sig att installera realtidstavlor för kollektivtrafiken i kontorsbyggnadens huvudentré, personalentré för vattenpark, hotellanställda och Volvoprojektet. Tavlorna monteras synligt och hålls kontinuerligt i god drift. Syftet är att synliggöra och underlätta för kollektivt resande.

Mobilitetsåtgärden genomförs av Liseberg och Volvo.

Resvansundersökning

Liseberg och Volvo åtar sig att vartannat år genomföra en resvansundersökning för att få bättre kunskap kring hur anställda reser samt få förståelse för vad som kan göras annorlunda. Undersökningen ska även inkludera anställdas behov och förslag till förbättringar.

Mobilitetsåtgärden genomförs av Liseberg och Volvo.

Bilpool

Volvo åtar sig att etablera en bilpool, exempelvis Sunfleet, inom eller i närheten av planområdet i syfte att försörja områdets anställda och besökare med bilpoolsmöjlighet. Volvo åtar sig att erbjuda alla Volvoanställda fritt medlemskap för tillgång till bilpool vid tjänsteärenden.

Liseberg åtar sig att registrera sig som företagskund hos en bilpoolsleverantör. Lisebergs anställda ska kunna registrera sig som användare med möjlighet använda bilpoolen vid behov i tjänsten. Vilken bilpoolsleverantör som bli aktuell beror på framtida gällande avtal mellan upphandlad bilpoolsoperatör och Göteborg Stad.

Mobilitetsåtgärden genomförs av Liseberg och Volvo.

Samåkningstjänst

Volvo Groups anställda har idag tillgång till en samåkningstjänst genom personalförmånsportalen Benify. Volvoprojektets anställda kommer att ges tillgång till samma tjänst. Samåkningstjänsten gör det möjligt för anställda att se vilka andra Volvoanställda som reser samma sträcka vid liknande tider till arbetet. Genom att skriva in sin hemadress och arbetsplatsadress visar tjänsten hur många fler Volvoanställda som reser liknande sträcka till och från arbetet och anmälan för samåkningsintresse är möjligt.

Mobilitetsåtgärden genomförs av Volvo.

ANALYSSTEG 4

6.2 Mobilitetslösningar för besökare som genomförs av Liseberg och Volvo

Liseberg och Volvo åtar sig att aktivt arbeta för att motivera besökare till vattenparken, hotellet, den andra besöksverksamheten, centrumverksamheterna och Volvoprojektet att välja hållbara transportmedel genom att genomföra följande åtgärder.

Volvo vill verka för att mobilitetslösningarna ska böttna i Volvo Group och Volvo Car Groups hållbarhets- och miljösträvanden och samtidigt ta hänsyn till målen i Göteborgs Stads trafikstrategi. För framgång i detta arbete önskas samverkan med Göteborgs Stads Trafikkontor och Göteborgs Stads Stadsbyggnadskontor, med flera.

Information till besökare

För att få besökare att resa hållbart krävs bland annat information om vilka resmöjligheter som finns. Liseberg och Volvo åtar sig därför att lyfta fram och kommunicera fördelarna med att resa kollektivt och nyttja gång eller cykel vid resa till Liseberg och Volvoprojektet. Detta kommer genomföras via information på Lisebergs och Volvos hemsidor med hänvisande till Västtrafiks reseplanerare och närliggande hållplatser. Även andra aktörer inom kollektivtrafiken som till exempel tågoperatörer ska inkluderas i denna bedömning. Liseberg och Volvo åtar sig att även länka till cykelplaneraren på trafiken.nu.

Idag köper ca 50% av Lisebergs besökare inträdesbiljett via Lisebergs hemsida innan ankomst. Liseberg prognostiserar att ca 90 % av deras gäster kommer att köpa inträde till vattenparken online innan ankomst. Även flertalet av Volvos besökare antas köpa inträdesbiljett innan ankomst. Detta ger en god möjlighet att inkludera köp av resa samtidigt som bokningsprocessen för besök genomförs. Liseberg och Volvo åtar sig att undersöka möjligheterna att tillsammans med Västtrafik och andra transportoperatörer inkludera köp av resa i bokningsprocessen för besöksbiljett. Om Västtrafik tillåter detta genomförs integrerad bokning av kollektivtrafikbiljett i bokningsprocessen.

För besökare som ankommer från längre avstånd utanför Västra Götalandsregionen krävs samarbete med andra transportaktörer som till exempel SJ. Idag samarbetar Liseberg och SJ runt kommunikation och på aktivitetsnivå med att till exempel erbjuda specialtåg från Stockholm för besök på Lisebergs nöjespark inklusive tågresor. Special resor har tidigare erbjuds vid säsongspremiären, vid Halloween och för jul på Liseberg. Liseberg åtar sig att se på fler möjligheter till samarbete med dessa transportaktörer för att stimulera ett ökat kollektivt resande bland de tillresande gästerna.

Mobilitetsåtgärden genomförs av Liseberg och Volvo.

Tillköp Styr & Ställ

Tillköp av Styr & Ställ som nämns som åtgärd för anställda anses även gynna besökare.

Mobilitetsåtgärden genomförs av Liseberg och Volvo.

Realtidstavlor

Liseberg och Volvo avser att installera realtidstavlor för kollektivtrafiken vid entréerna till Lisebergs vattenpark, nöjespark och Volvoprojektet. Realtidstavlor kommer även att

ANALYSSTEG 4

placeras i hotellreceptionerna samt i parkeringshuset. Tavlorna monteras synligt och hålls kontinuerligt i god drift. Syftet är att synliggöra och underlätta för kollektivt resande till och från planområdet. Liseberg ser en potential i att parkeringshuset inte enbart behöver nyttjas av besökare till Liseberg utan även kan agera som ett strategiskt bra läge nära E6:an där bilburna besökare till Göteborg kan förvara sin bil för vidare resa med kollektivtrafik mot centrum.

Mobilitetsåtgärden genomförs av Liseberg och Volvo.

Resvaneundersökning

Liseberg och Volvo åtar sig att vartannat år genomföra en resvaneundersökning för besökare i syfte att kontinuerligt kunna utvärdera och förbättra deras arbete med att skapa bättre förhållanden för hållbart resande.

Mobilitetsåtgärden genomförs av Liseberg och Volvo.

Framtida mobilitetslösningar

Både Liseberg och Volvo ser positivt på utvecklingen av framtida mobilitetslösningar och vill gärna vara med att främja en god mobilitet till och från Jubileumsområdet. Både Liseberg och Volvo vill bemöta och ansluta sig till nya system och tjänster som kan komma och introduceras på marknaden fram över. Till exempel så följer Liseberg sparkcyklarnas utveckling med intresse och ser positivt på att strukturera upp parkeringszoner i samråd med Trafikkontoret.

6.2.1 Uppföljning

Uppföljning genomförs enligt *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad* i den omfattning som Trafikkontoret kräver.

6.3 Mobilitetslösningar som inte ingår i avtal

Här redovisas åtgärder för att förbättra mobiliteten till och från planområdet med som inte avtalas om.

Lånekort för hållbar mobilitet för anställda

Idag erbjuder Liseberg sina kontorsanställda lånekort med Västtrafiks kontoladdning för tjänsteresor. Syftet är att tillhandahålla en smidig lösning för resande i kollektivtrafiken när ärenden eller kundmöten utförs i tjänsten. Liseberg åtar sig att vid färdigställande av Jubileumsprojektet DP2 genomföra ett tillägg av lånekorten och även inkludera Göteborgs Stads lånecykelsystem. Antal lånekort kommer även att utökas i proportion med antal anställda vid färdigställande av Jubileumsprojektet DP2. Lånekorten kommer att finnas tillgängliga i anslutning till kontorsbyggnaden, hotellreception samt de större personalingångarna. Även Volvo åtar sig att tillhandahålla lånekort för kollektivtrafik och det stadsövergripande lånecykelsystemet i sin reception. Årlig analys av efterfrågan och eventuell utökning av lånekort kommer att genomföras i samråd med Liseberg och Volvos medarbetare.

Mobilitetsåtgärden genomförs av Liseberg och Volvo.

ANALYSSTEG 4

Information till besökare

För att göra det enklare för besökare att ta sig till Liseberg kollektivt krävs lättbegriplig benämning på vart besökaren ska åka. Därför driver Liseberg just nu en process i syfte att byta namn på Lisebergs nära belägna hållplats Getebergsäng till Liseberg södra. Liseberg har fått ett skriftligt godkännande av Västtrafik och inväntar godkännande från Göteborgs Stad "namngrupp". Genom denna förändring kommer ovana besökare enklare hitta till Liseberg när de söker via Västtrafiks reseplanerare eller Google. Nuvarande hållplats med namnet Liseberg i nära anslutning till huvudentrén är också viktigt att behålla i syfte att förenkla för planerande av resande.

Kombination av parkering och kollektivtrafikbiljett

I juli 2019 öppnades Lisebergs tillfälliga markparkering öster om Nellickevägen. I samband med detta har ett tillfälligt avtal skrivits med Göteborgs Parkeringsbolag gällande möjlighet att köpa kollektivtrafikbiljett i samband med att parkeringen betalas i parkeringsbolagets mobillapp. Liseberg har ambitionen att erbjuda samma lösning i det nybyggda parkeringshuset men av upphandlingsrättsliga skäl kan inte Liseberg säkerställa att det är just Göteborgs Parkeringsbolag som även kommer att bli operatör för parkeringshuset. Tjänsten kommer dock skrivas in som grundkrav i kommande upphandling.

Elbusslinje

Baserat på erfarenheterna från ElectriCity-projektet i Göteborg åtar sig Volvo att utreda möjligheten att, i den mån som förutsättningar för samarbete och partners gör det möjligt, etablera en elbusslinje som antingen permanent trafikerar upplevelsecentret och/eller under högsäsong trafikerar en eventslinga.

Mobilitetsåtgärden genomförs av Volvo.

6.4 Mobilitetslösningar som genomförs av Rundqvist Boktryckeri

Rundqvist Boktryckeri avser inte i detta skede att upprätta några specifika mobilitetsåtgärder.

6.5 Resultat av analyssteg 4

Givet att mobilitetsavtal sluts mellan exploatörerna och Göteborg Stad görs en avräkning av parkeringstalen för bilparkering på samma nivå som avsiktsförklaringen i DP1 medförde, det vill säga en avräkning på 10 %. Ingen avräkning görs för Rundqvist Boktryckeri då de inte avser att sluta något avtal i det här skedet. Resultatet redovisas i Tabell 6 nedan.

ANALYSSTEG 4

Tabell 6. Resultat efter analyssteg 4.

Analyssteg	Steg 1		Steg 2		Steg 3	Steg 4	
	Startvärde		Lägesbedömning		Projektanpassning	Mobilitetslösningar	
 Cykel	Besökare	Anställda (p/anställd)					
Hotell	2,25 (p/1 000 m² BTA)	0,25	Ej aktuellt		1,2 (p/1 000 m² BTA)	Ej aktuellt	
Vattenpark	0,11 (p/besökare)	0,25			0,025 (p/besökare)		
Volvoprojektet	0,11 (p/besökare)	0,25			0,025 (p/besökare)		
Annan besöksverksamhet	0,11 (p/besökare)	0,25			0,025 (p/besökare)		
Centrumverksamhet	-	0,25			-		
Interna Lisebergs lokaler likt lager	-	0,25			-		
Rundqvists Boktryckeri hotell	4 (p/1 000 m² BTA)	0,25			2 (p/besökare)		
Rundqvists Boktr. centrumverksamhet	0,11 (p/besökare)	0,25			0,025 (p/besökare)		
 Bil	Besökare (p/1000 m² BTA)	Anställda (p/1000 m² BTA)	Besökare (p/1000 m² BTA)	Anställda (p/1000 m² BTA)		Besökare (p/1000 m² BTA)	Anställda (p/1000 m² BTA)
Hotell	5		4,95		Ej aktuellt	4,95-10%=4,6	
Vattenpark	16	0,15	13	0,10		13-10%=11,7	0,10-10%=0,09
Volvoprojektet	16	0,5	13	0,45		13-10%=11,7	0,45-10%=0,41
Annan besöksverksamhet	6,5	0,5	5,3	0,45		5,3-10%=4,77	0,45-10%=0,41
Centrumverksamhet	-	0,5	-	0,45		-	0,45-10%=0,41
Interna Lisebergs lokaler likt lager	-	0,09	-	0,07		-	0,07-10%=0,06
Rundqvists Boktryckeri hotell	5		4,95			4,95	
Rundqvists Boktr. centrumverksamhet	2,2	2,5	1,8	2,45		1,8	2,45

SAMLAD BEDÖMNING

7 Samlad bedömning av parkeringsbehovet

I Tabell 8 nedan sammanställs den totala efterfrågan på cykel- och bilparkering givet de parkeringstal som tagits fram enligt beskrivningarna ovan och de ytor för respektive lokalkategori som gäller för det mest troliga utbyggnadsscenarioet för Detaljplan för Lisebergs utbyggnad öster om Nellickevägen, inom stadsdelen Krokslätt i Göteborg (DP2).

Som beskrivits i kapitel 2.2 bedöms besöksverksamheterna inom planen dessutom ha gemensamma besökare som räknas in i de årliga besöksantalen men överlappar mellan de olika besöksmålen. Detta gör att dessa gemensamma besökares parkeringsbehov bara ska räknas en gång, vilket beskrivs i kapitel 2.2. I den resulterande tabellen hanteras detta i kolumn "Påverkan pga. korskopplingar mellan verksamheter".

Utöver behovet i denna detaljplan (DP2) ska behovet om 1400 platser från DP1 rymmas i denna detaljplan.

Tabell 8. Total efterfrågan på cykel- och bilparkeringsplatser i detaljplanen för Lisebergs utbyggnad öster om Nellickevägen, inom stadsdelen Krokslätt i Göteborg (DP2).

	Ytor eller antal	Parkeringsstal efter steg 1–3		Parkeringsstal slutresultat efter steg 1–4		Påverkan pga. korskoppling mellan verksamheter*		Total efterfrågan (beräknat på parkeringstal efter steg 1–4)
		Besökare	Anställda	Besökare	Anställda	Besökare	Anställda	
 Cykel			(p/anställd)					
Hotell	40 000 m ² BTA	1,2 (p/1 000 m ² BTA)	0,25	1,2 (p/1 000 m ² BTA)	0,25	-	-	67
Vattenpark	10 000 m ² BTA	0,025 (p/besökare)	0,25	0,025 (p/besökare)	0,25	-	-	27
Volvoprojektet	17 000 m ² BTA	0,025 (p/besökare)	0,25	0,025 (p/besökare)	0,25	-	-	22
Annan besöksverksamhet	18 000 m ² BTA	0,025 (p/besökare)	0,25	0,025 (p/besökare)	0,25	-	-	6
Centrumverksamhet	5 000 m ² BTA	-	0,25	-	0,25	-	-	9
Interna Lisebergs lokaler likt lager	22 000 m ² BTA	-	0,25	-	0,25	-	-	3
Rundqvists Boktryckeri hotell	4 000 m ² BTA	2 (p/1 000 m ² BTA)	0,25	2 (p/1 000 m ² BTA)	0,25	-	-	11
Rundqvists Boktryckeri centrumverksamhet	2 000 m ² BTA	0,025 (p/besökare)	0,25	0,025 (p/besökare)	0,25	-	-	7
Summa cykel DP2								152

SAMLAD BEDÖMNING

	Ytor eller antal	Parkeringsstal efter steg 1–3		Parkeringsstal slutresultat efter steg 1–4		Påverkan pga. korskoppling mellan verksamheter*		Total efterfrågan (beräknat på parkeringsstal efter steg 1–4)
		Besökare	Anställda	Besökare	Anställda	Besökare	Anställda	Anställda
 Bil		(plats/ 1000m² BTA)		(plats/ 1000m² BTA)		%		Antal P-platser besök + anställda
Hotell	40 000 m² BTA	4,95		4,6		-50%	-	92 (anställda inkluderade i p-tal för hotell)
Vattenpark	10 000 m² BTA	13	0,10	11,7	0,09	-	-	117+1
Volvoprojektet	17 000 m² BTA	13	0,45	11,7	0,41	-30 % (-20% för befintliga NP/VP. - 10% för befintliga andra BV)	-	139+7**
Annan besöksverksamhet	18 000 m² BTA	5,3	0,45	4,77	0,41	-20% (-10% för befintliga NP/VP. - 10% för befintliga Volvo)	-	69+7
Centrumverksamhet	5 000 m² BTA	-	0,45	-	0,41	-	-	0+2**
Interna Lisebergs lokaler likt lager	22 000 m² BTA	-	0,07	-	0,06	-	-	0+1
Rundqvists Boktryckeri hotell	4 000 m² BTA	4,95		4,95		-	-	20 (anställda inkluderade i p-tal för hotell)
Rundqvists Boktryckeri centrumverksamhet	2 000 m² BTA	1,8	2,45	1,8	2,45	-	-	4+5
Summa bil DP2								464
Parkeringsbehov från DP1								1683
Avräkning reglerad i avsiktsförklaring DP1								-283
TOTALT PARKERINGSBEHOV BIL FÖR DP1 & DP2								1864

SAMLAD BEDÖMNING

* Avdrag görs på beräknat antalet bilparkeringsplatser. För cykel antas ingen effekt av korskoppling då det mest sannolika scenariot att besökare tar med sin cykel till respektive verksamhet.

** Förutsatt att Volvoprojektet och centrumverksamhet inte bygger någon parkering i DP1 får angivet parkeringsbehov i DP2 byggas. Om Volvoprojektet och/eller centrumverksamheten bygger parkering i DP1 ska antalet byggda platser i DP1 dras av från ovan angett antal.

8 Rekommendationer om utformning av mobilitet och parkering

Utformningen av mobilitetslösningar förutsätts regleras i mobilitetsavtal inför planens antagande.

Inom och omkring planområdet finns i dagsläget 12 stycken bussuppställning som beskrivs i DP1. Då bussuppställningarna påverkas i och med genomförandet av DP1 ska dessa uppställningsytor ersättas i anslutning till det planerade parkeringshuset. Då parkeringshuset numera behandlas i DP2 har bussuppställningsytorna tagits hänsyn till och angöringsytor planeras längs med Vörtgatan och uppställningsytor längs med Nejlikevägen längs med parkeringshuset östra sida.

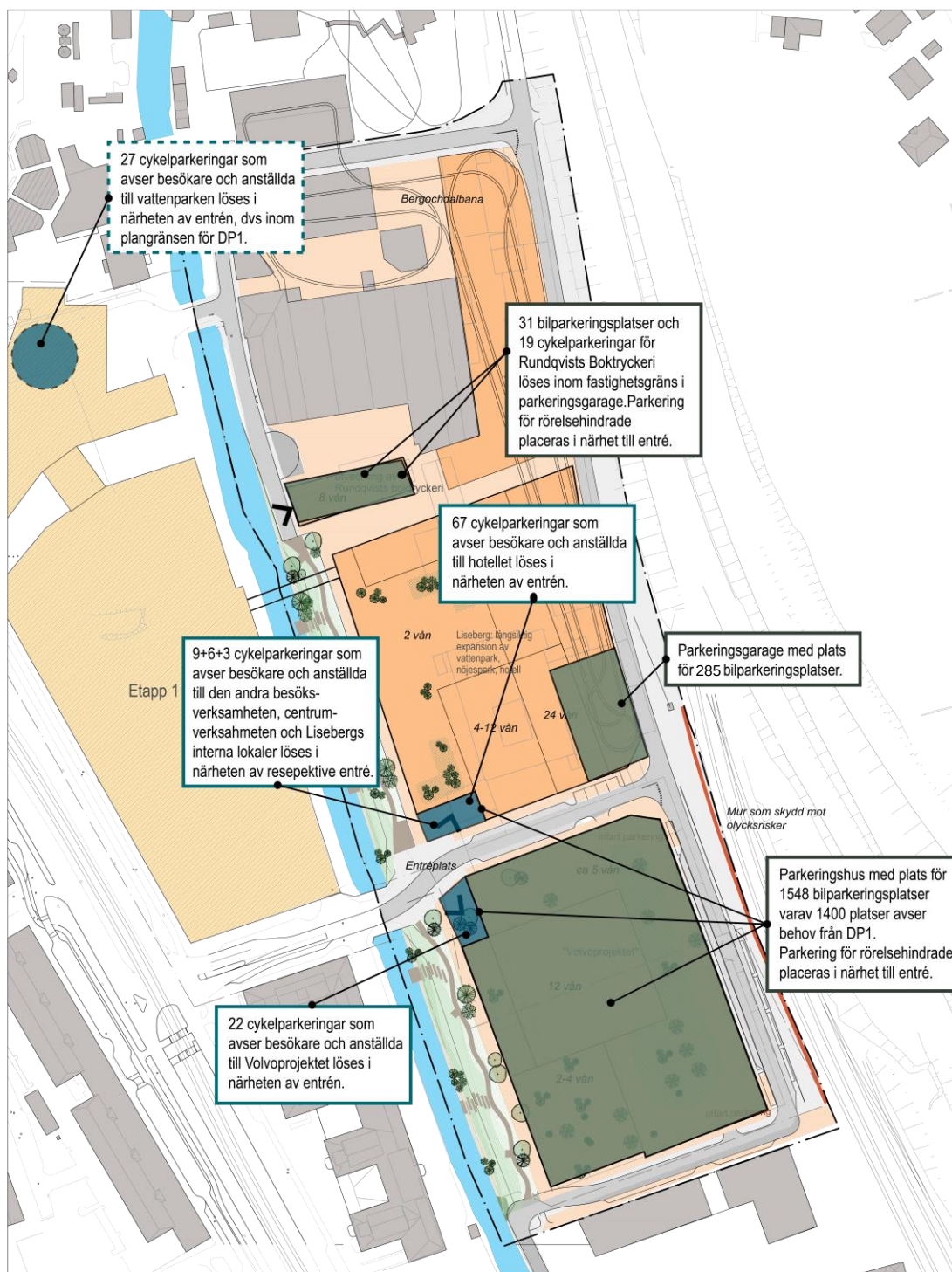
Det parkeringsbehov som uppskattas för cykel för besökare till vattenparken bör placeras i anslutning till vattenparkens entré för bästa placering. Vattenparkens entré är belägen inom planområdet för DP1.

All parkering för både besökare och anställda bör placeras i parkeringshuset. Detta i syfte att öka attraktiviteten av att resa hållbart istället för att ta bilen.

Enligt riktlinjerna ska parkeringsplatser för rörelsehindrade anläggas vid viktiga målpunkter så som entréer eller liknande, maximalt 25 meter från tillgänglig eller användbar entré. Minst en av parkeringsplatserna ska utformas med plats för rullstol. Därför rekommenderas att parkeringsplatser för rörelsehindrade placeras i god anslutning till alla besöksverksamheters entréer inom planen. Antalet ska spegla behovet och möjlighet till utökning bör finnas om behovet skulle öka.

Nedan illustreras ett exempel på hur parkeringsplatserna för bil, cykel och rörelsehindrade skulle kunna placeras för god tillgänglighet.

SAMLAD BEDÖMNING



Figur 8: Exempel på placering av parkeringsplatser inom planområdet.