

Göteborgs stad

Trafikanalys Lisebergs utvidgning söderut

Slutlig

Malmö 2018-02-16

Trafikanalys Lisebergs utvidgning söderut

Datum	2018-02-16
Uppdragsnummer	1320030106
Utgåva/Status	Slutlig

Johan Irvenå
Uppdragsledare

Adeyemi Adedokun
Handläggare

Thomas Ney
Granskare

Ramboll Sverige AB
Skeppsgatan 5
211 11 Malmö

Telefon 010-615 60 00
Fax 010-615 20 00
www.ramboll.se

Unr Organisationsnummer 556133-0506

Innehållsförteckning

1.	I nledning/bakgrund	1
2.	Förutsättningar	2
2.1	Utredningsområdet	2
2.2	Metod.....	2
2.3	Avgränsningar	3
2.4	Nuläge modellberäknade flöden	4
2.4.1	Förmiddag.....	4
2.4.2	Eftermiddag	5
3.	Nulägesbeskrivning E6-Kungsbackaleden.....	6
3.1	Förmiddag.....	7
3.2	Eftermiddag	7
4.	Liseberg resvaneundersökning.....	8
4.1	Färdmedelsfördelning.....	8
4.2	Var kommer gästerna ifrån	10
4.3	Var parkerar gästerna och när	12
5.	Trafikalstring från hotell och badhus.....	13
5.1	Trafikalstring	13
5.2	Påverkan	15
6.	Analyserade scenarion.....	16
6.1.1	Förutsättningar scenario byggtid.....	16
6.2	Scenario byggtid utan exploatering.....	17
6.2.1	Förmiddag.....	17
6.2.2	Eftermiddag	20
6.3	Scenario byggtid med exploatering.....	23
6.3.1	Förmiddag.....	23
6.3.2	Eftermiddag	24
6.4	Kodning scenario Västlänken färdigställd	25
6.5	Scenario Västlänken färdigställd, utan exploatering.....	26
6.5.1	Förmiddag.....	26
6.5.2	Eftermiddag	29
6.6	Scenario Västlänken färdigställd, med exploatering	32
6.6.1	Förmiddag.....	32
6.6.2	Eftermiddag	33
7.	Slutsats.....	34
8.	Källor	35

Trafikanalys Lisebergs utvidgning söderut PM

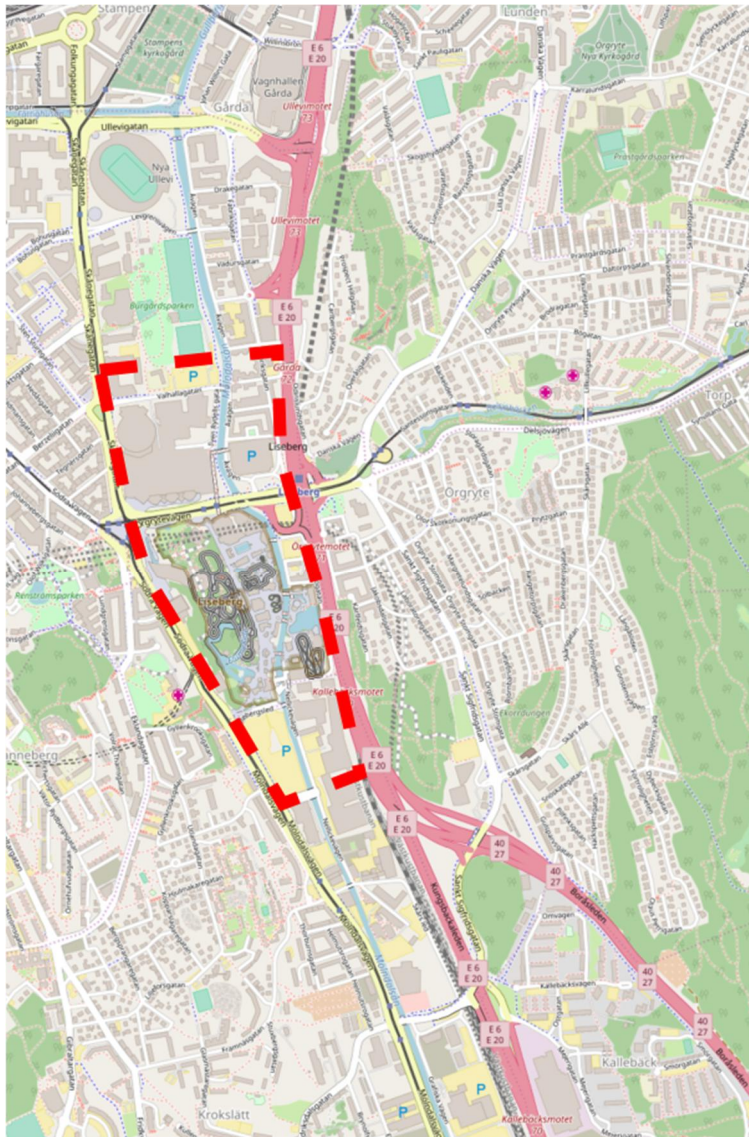
1. Inledning/bakgrund

Syftet med planen är att skapa förutsättningar för att utvidga Lisebergs nöjespark söderut med hotell och nöjespark i form av en vattenpark, samt att skapa attraktiva offentliga miljöer utmed Mölndalsvägen och Mölndalsån. Planområdet ligger mellan Mölndalsvägen och Kungsbackaleden direkt söder om nuvarande Lisebergsområdet.

2. Förutsättningar

2.1 Utredningsområdet

Utredningsområdet är beläget inom Lisebergs närområde med avseende på parkeringsplatser, se figur 1. I övrigt ingår att studera trafiken på E6-Kungsbackaleden och moten Ullevi, Örgryte och Kallebäck.



Figur 1. Utredningsområdet är markerat med streckad linje.

2.2 Metod

Analysen för nulägesbeskrivningen är gjord med hjälp av Trafikkontorets Visummodell, centrum-modellen, som beskriver en trafiksituation för år 2014 under för- och eftermiddagens maxtimme.

För scenario byggtid och Västlänk färdigställd är det i närområdet infrastruktur som skall motsvara vid anläggningens öppnande (år 2021) respektive när Västlänken är klar (år 2026). För båda scenariona har trafik för nuläge använts (år 2014).

För analysen av var Lisebergs gäster kommer ifrån har en resvaneundersökning som gjordes i juli år 2017 använts.

2.3

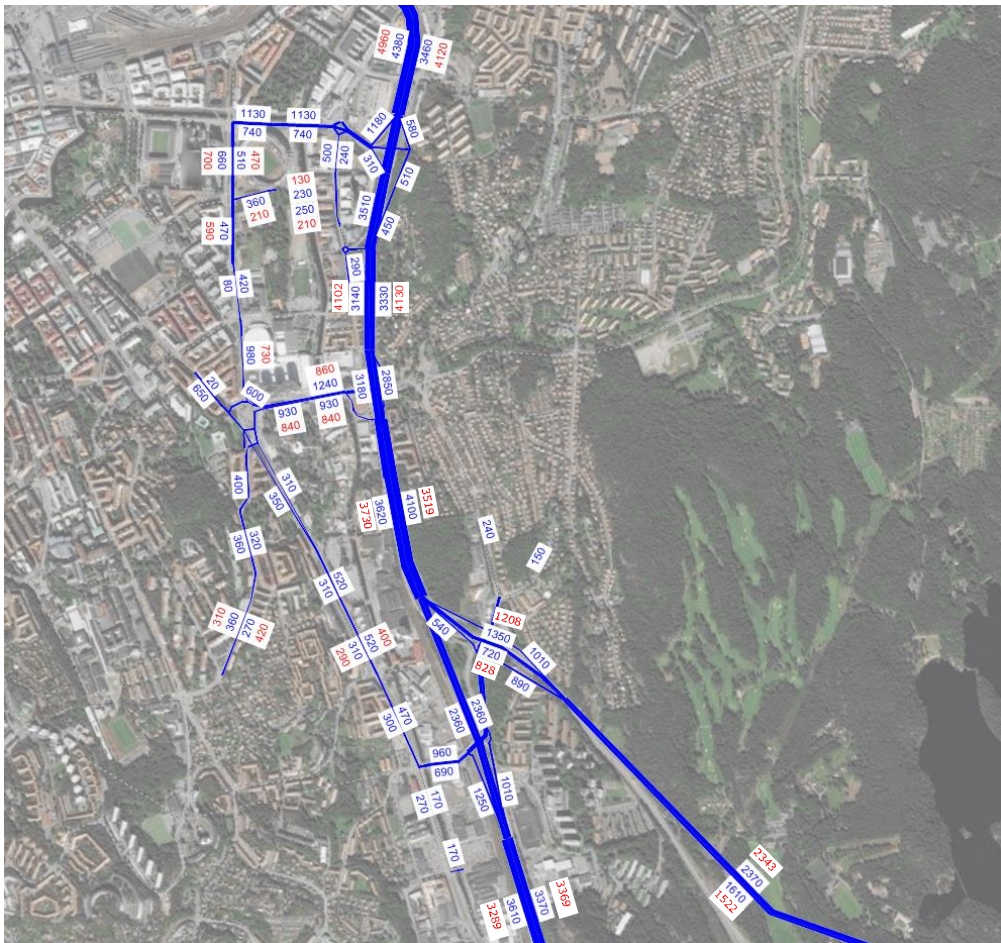
Avgränsningar

Det är enbart modellberäknade flöden som använts vid nulägesbeskrivningen.

2.4 Nuläge modellberäknade flöden

2.4.1 Förmiddag

I figur 2 redovisas en jämförelse av modellerade flöden och uppmätta flöden under förmiddagens maxttimme. Modellen överskattar trafikflödena något i området, t.ex. Mölndalsvägen och Örgrytevägen medan den underskattar trafikflödena på E6-Kungsbackaleden.

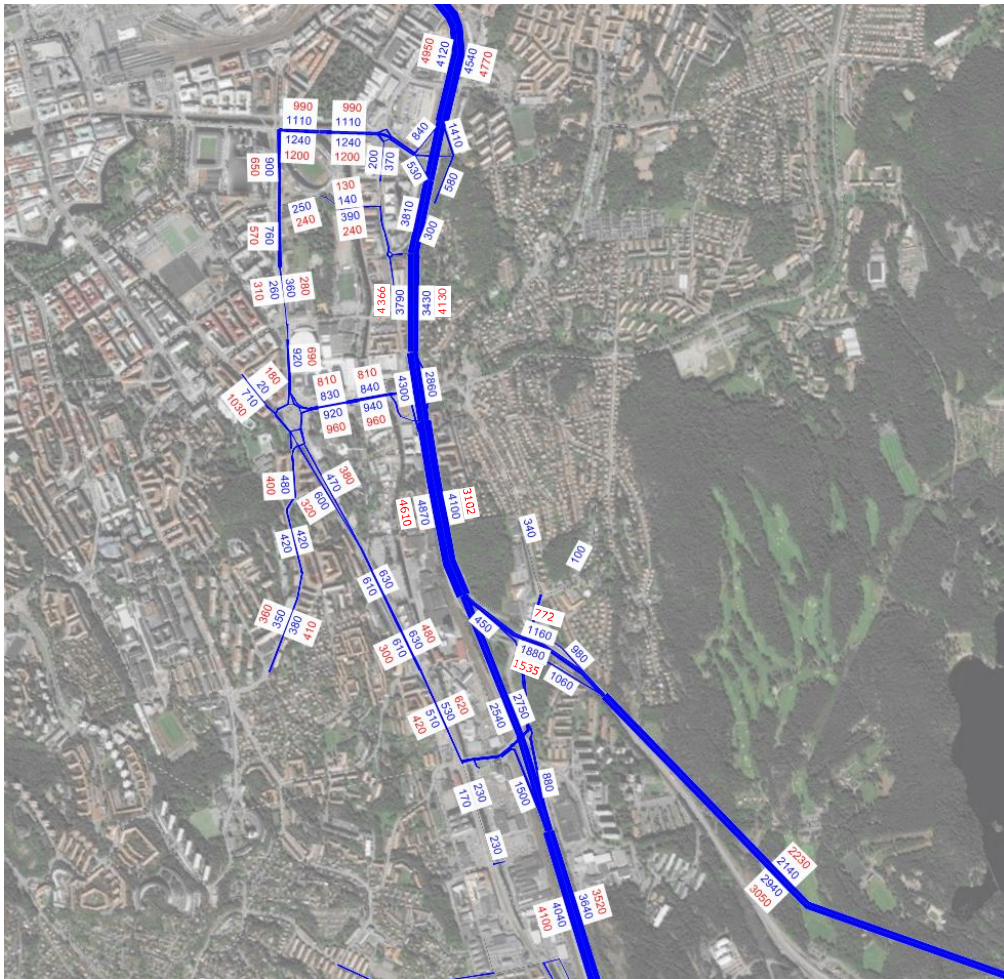


Figur 2. Jämförelse av nuläge under förmiddagens maxttimme mot räkningar. Blått = modellerat flöde och rött = uppmätt flöde (år 2014).

2.4.2

Eftermiddag

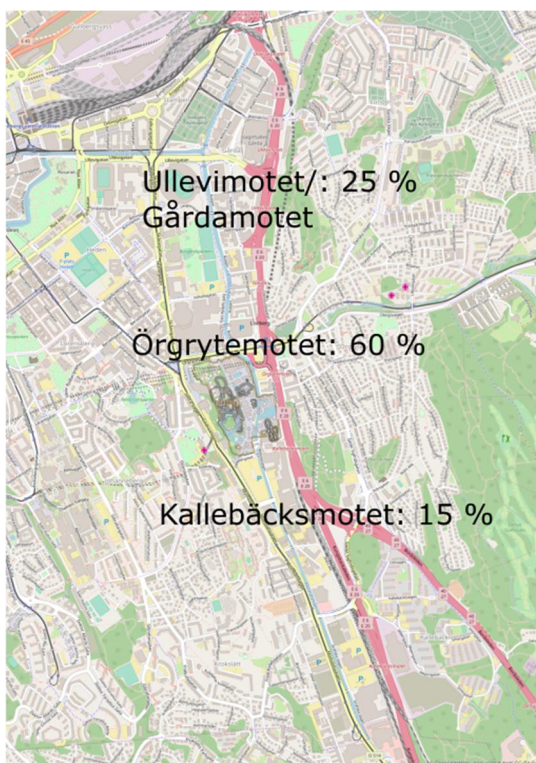
I figur 3 redovisas en jämförelse av modellerade flöden och uppmätta flöden under eftermiddagens maxtimme. Det är samma tendens som under förmiddagen att modellen ligger något över de uppmätta flödena medan den underskattar trafikflödena på E6-Kungsbackaleden.



Figur 3. Jämförelse av nuläge under eftermiddagens maxtimme mot räkningar. Blått = modellerat flöde och rött = uppmätt flöde (år 2014).

3. Nulägesbeskrivning E6-Kungsbackaleden

En analys av hur trafiken rör sig i modellen har gjorts utmed E6-Kungsbackaleden samt moten Ullevimotet, Örgrytemotet och Kallebäcksmotet. De flesta som ska till området kommer via Örgrytemotet, cirka 60 %. Via Ullevimotet/Gårdamotet och Kallebäcksmotet är det cirka 25 % respektive 15 %. Se figur 4. Fördelningen på respektive mot är ungefär samma för förmiddagens respektive eftermiddagens maxtimme.



Figur 4. Andel resenärer via respektive mot som skall till området runt Liseberg.

3.1

Förmiddag

I tabell 1 visas var trafiken utmed E6-Kungsbackaleden under förmiddagens maxtimme tar vägen. Av de som kommer norrifrån är det cirka 50 % som är genomfartstrafik medan det är cirka 40 % som är genomfartstrafik söderifrån. De flesta som kommer norrifrån svänger av vid Ullevimotet/Gårdamotet och för de som kommer söderifrån är det flest som använder Kallebäcksmotet.

Tabell 1. Målpunkter utmed E6-Kungsbackaleden för förmiddagens maxtimme.

	Genomfartstrafik	Ullevimotet/ Gårdamotet	Örgrytemotet	Kallebäcksmotet
Trafik norrifrån	47 %	38 %	4 %	12 %
Trafik söderifrån	37 %	7 %	21 %	35 %

I tabellen nedan redovisas från vilket område fordonen kommer när de använder respektive mot. Det är uppdelat på de som åker från ett område och de som åker till ett område. För t.ex. vid Örgrytemotet är det 1 150 fordon som åker ut på Kungsbackaleden och 20 % av dessa kommer från Området runt Liseberg, 52 % från Övriga Göteborg väster om Kungsbackaleden och 28 % öster om. Av de som kommer från Kungsbackaleden är det 1 350 som använder Örgrytemotet och av dessa ska 16 % till området rund Liseberg.

Tabell 2. Vart kommer de ifrån och vart skall de som använder respektive mot under förmiddagens maxtimme.

	Från				Till			
	Trafik	Område Liseberg	Övr. V. Göteborg	Ö. Göteborg	Trafik	Område Liseberg	Övr. V. Göteborg	Ö. Göteborg
Ullevimotet	1 000	10 %	90 %	0 %	2 100	6 %	94 %	0 %
Örgrytemotet	1 150	20 %	52 %	28 %	1 350	16 %	63 %	22 %
Kallebäcksmotet	2 550	1 %	95 %	4 %	2 550	8 %	86 %	5 %

3.2

Eftermiddag

I tabell 3 visas var trafiken utmed E6-Kungsbackaleden under eftermiddagens maxtimme tar vägen. Av de som kommer norrifrån är det cirka 60 % som är genomfartstrafik medan det är cirka 40 % som är genomfartstrafik söderifrån. De flesta som kommer norrifrån svänger av vid Ullevimotet/Gårdamotet och för de som kommer söderifrån är det flest som använder Kallebäcksmotet.

Tabell 3. Målpunkter utmed E6-Kungsbackaleden för eftermiddagens maxtimme.

	Genomfartstrafik	Ullevimotet/ Gårdamotet	Örgrytemotet	Kallebäcksmotet
Trafik norrifrån	61 %	29 %	2 %	8 %
Trafik söderifrån	42 %	5 %	21 %	32 %

I tabellen nedan redovisas från vilket område fordonen kommer när de använder respektive mot. Det är uppdelat på de som åker från ett område och de som åker till ett område. För t.ex. vid Ullevimotet är det 2 250 fordon som åker ut på Kungsbackaleden och 12 % av dessa kommer från Området runt Liseberg, 88 % från Övriga Göteborg väster om Kungsbackaleden och 0 % öster om. Av de som kommer från Kungsbackaleden är det 1 250 som använder Örgrytemotet och av dessa ska 7 % till området rund Liseberg.

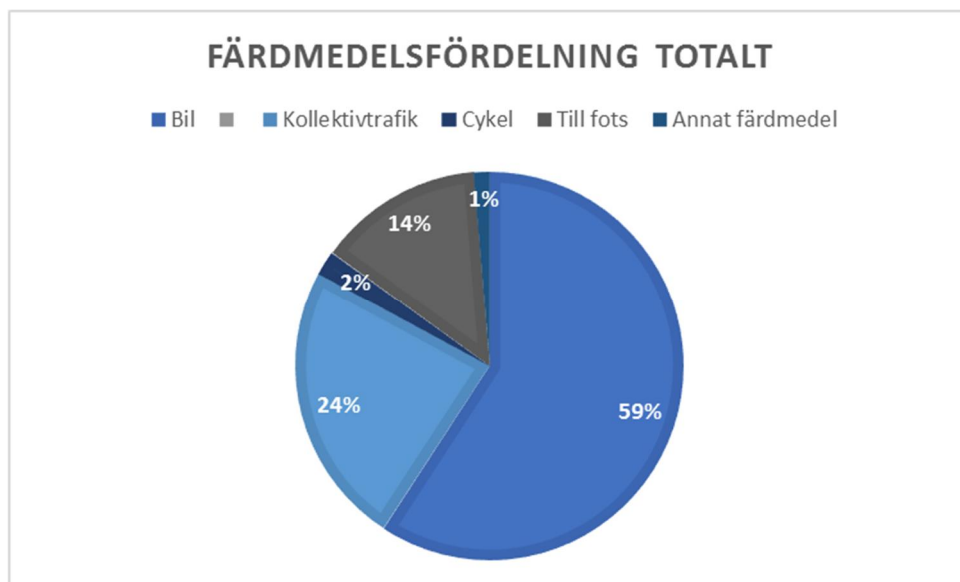
Tabell 4. Vart kommer de ifrån och vart skall de som använder respektive mot under eftermiddagens maxtimme.

	Från				Till			
	Trafik	Område Liseberg	Övr. V. Göteborg	Ö. Göteborg	Trafik	Område Liseberg	Övr. V. Göteborg	Ö. Göteborg
Ullevimotet	2 250	12 %	88 %	0 %	1 250	7 %	91 %	2 %
Örgrytemotet	1 600	35 %	44 %	21 %	1 000	9%	48%	43%
Kallebäcksmotet	3 200	3 %	94 %	3 %	2 250	12%	78%	10%

4. Liseberg resvaneundersökning

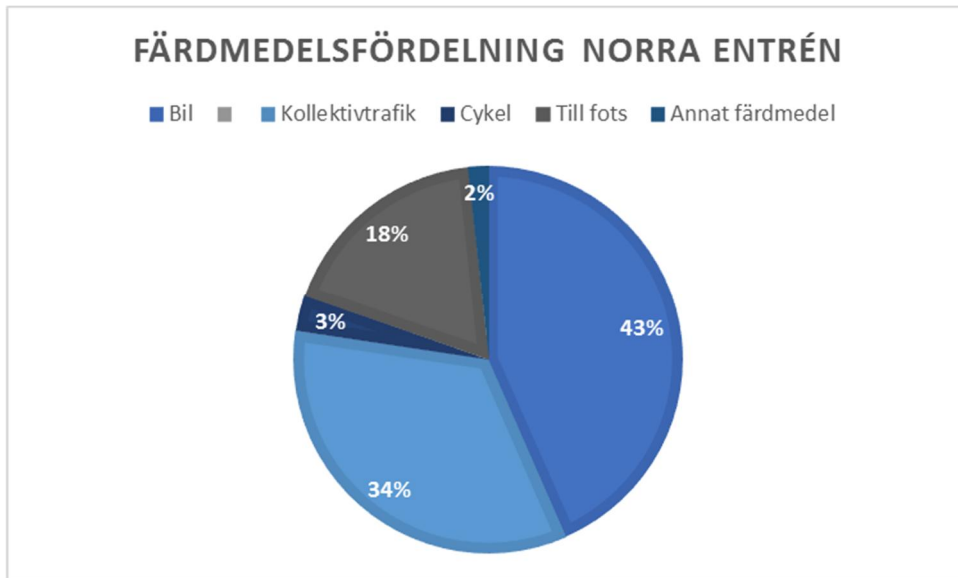
4.1 Färdmedelsfördelning

Andelen som kommer med bil (förare och passagerare) till Liseberg är cirka 60 %. Antal personer per bil är dock hög, cirka 3,9 personer/bil. Med kollektivtrafik var det cirka 24 %, till fots 14 % och cirka 2 % kom på cykel. Se figur 5.

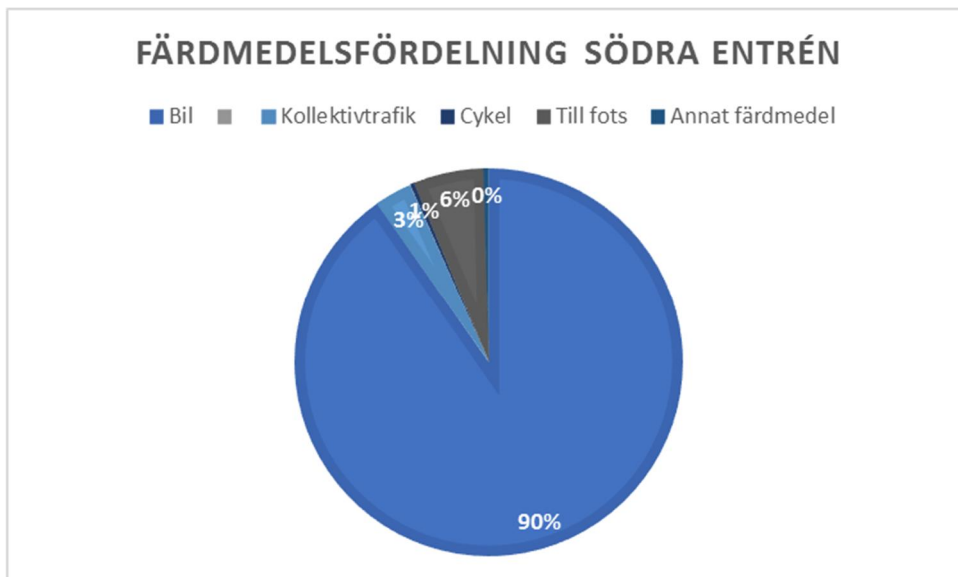


Figur 5. Total färdmedelsfördelning för de svarande i resvaneundersökningen för Liseberg.

Det blir stor skillnad på färdmedelsfördelning mellan de olika entréerna. Vid den södra entrén var det cirka 90 % som kom med bil medan det var cirka 43 % vid den norra entrén enligt resvaneundersökningen. Det är främst kollektivtrafikandelen och till fots som är den stora skillnaden, se figur 6 och figur 7.



Figur 6. Färdmedelsfördelning för de som använde den norra entrén.

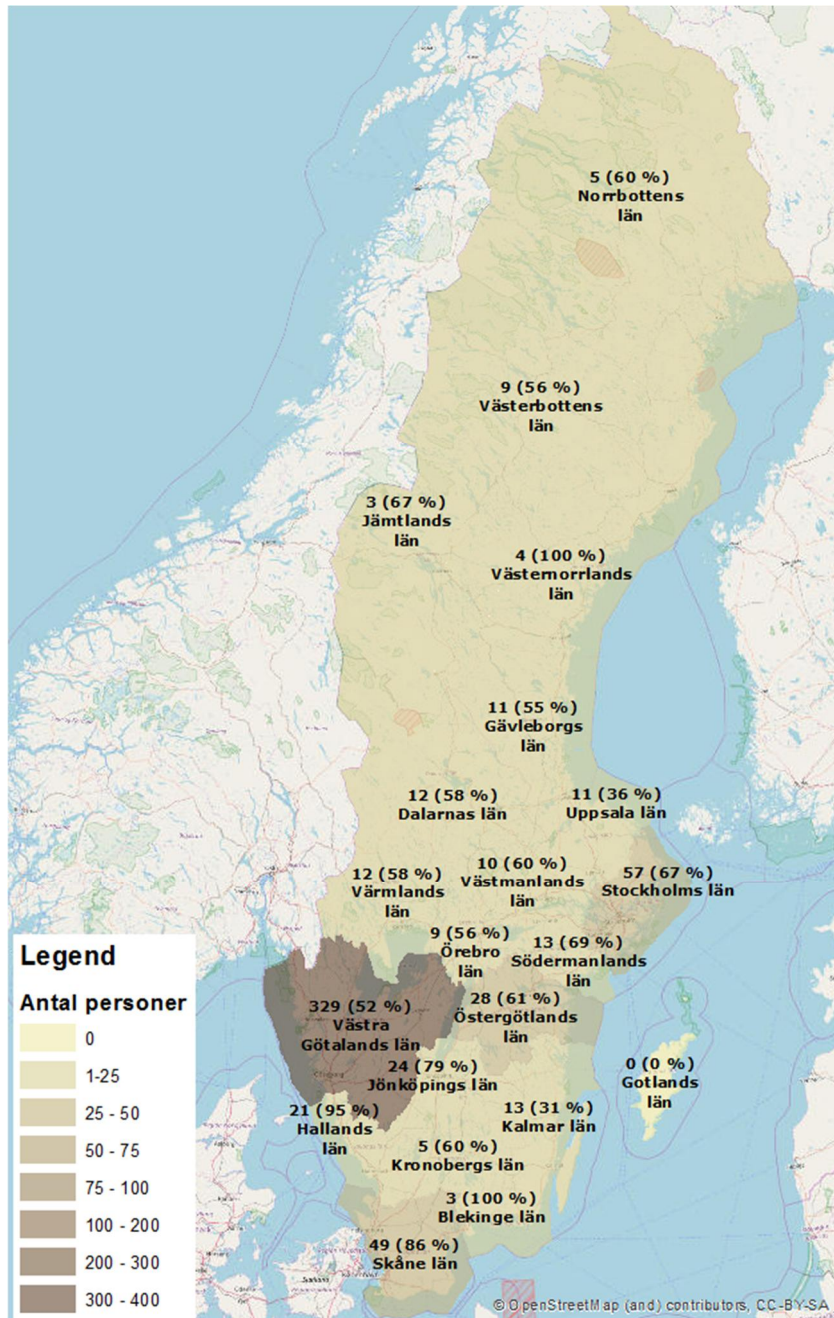


Figur 7. Färdmedelsfördelning för de som använde den södra entrén.

4.2

Var kommer gästerna ifrån

I figur 8 redovisas var personerna kommer ifrån i Sverige som svarade på resvaneundersökningen, inom parantes anges hur stor andel som tog sig till Liseberg med bil, både förare och passagerare. Utöver de drygt 600 personerna från Sverige var det knappt 200 personer från utlandet, störst andel från Norge följt av Danmark.



Figur 8. Antal personer från respektive län (RVU), inom parantes andel som kom i bil.

Det var drygt 300 eller cirka 40 % som kom från Västra Götaland. I figur 9 redovisas från vilka kommuner de kom ifrån samt vilken andel av de som kom i bil, som förare eller passagerare.

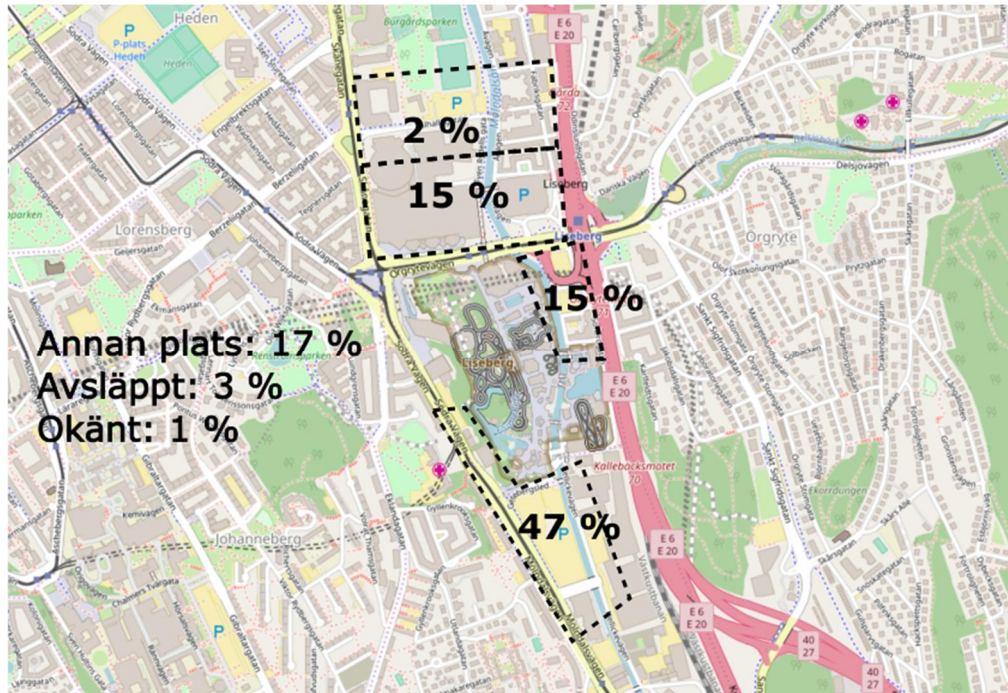


Figur 9. Antal personer från respektive kommun i Västra Götaland (RVU), inom parentes andel som kom i bil.

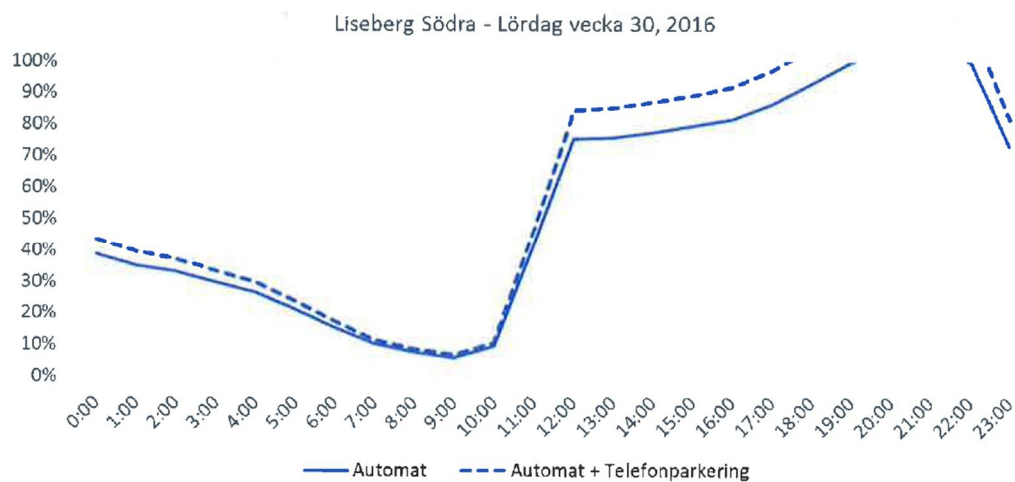
4.3

Var parkerar gästerna och när

Parkeringarna runt Liseberg har delats in i 4 zoner. I figur 10 redovisas andelen som parkerar i respektive zon enligt resvaneundersökningen. Den största andelen parkerar söder om Liseberg, knappt 50 %, medan cirka 17 % parkerar norr om Liseberg och cirka 15 % öster om Liseberg. Cirka 20 % parkerar på annan plats eller blivit avsläppta. Den största delen av de som kommer med bil bedöms anlända mellan 9–12, se figur 11.



Figur 10. Andelen var gäster till Liseberg parkerar.



Figur 11. Beläggingskurva parkering Liseberg södra en lördag vecka 30, Källa (Sweco 2016)

5. Trafikalstring från hotell och badhus

5.1 Trafikalstring

I tabell 5 redovisas uppskattat antal anställda och gäster per dag under högsäsong. Uppgifterna är hämtade från samtal med företrädare för Liseberg och rapporten *Parkeringsutredning inför detaljplan Lisebergs Jubileumsprojekt*.

Tabell 5. Uppskattat antal anställda och gäster, en dag under högsäsong.

	Anställda	Gäster
Vattenpark	70	1 900
Hotell	170	1 400

En bedömning från Lisebergs sida är att cirka 20–25 % av gästerna som besöker vattenparken även är gäster på hotellet. För vattenparken och hotellet har samma färdmedelsfördelning använts som kommit fram i resvaneundersökningen (60 % bil med beläggning på 3,9 personer/bil). För de anställda har Göteborgs stads trafikstrategi använts (15 % bil). Därtill skall även läggas en del nyttotrafik som bedömts till cirka 50 fordonsrörelser för tung trafik och för taxi cirka 200 fordonsrörelser (Trafikverket 2011). Taxibilarna har minskats med cirka hälften med tanke på närheten till kollektivtrafiken i området. Källan för tung trafik och antal taxibilar osäker då det är från ett exempel från manualen av trafikstringsverktyget. Totalt blir det för hotell och vattenpark cirka 1 200 fordonsrörelser varav cirka 4 % tung trafik per dygn under högsäsong.

Tabell 6. Bedömd alstring av fordon per dygn för respektive verksamhet exkl. nyttotrafik.

	Alstring dygn	
Vattenpark	Gäster	460
	Anställda	20
Hotell	Gäster	420
	Anställda	50

Vid beräkning av antal fordon som belastar respektive maxtimme har en schablon på 10 % använts för både vattenpark och hotell. För vattenparken har det dock antagits att inga personer antas åka till eller hem under förmiddagens maxtimme då den öppnar klockan 09.00. För de anställda har 30 % använts för resor till jobbet under förmiddagens maxtimme och 10 % under eftermiddagens maxtimme. Se tabell 7. Andelen under maxtimmarna är uppskattade för gästerna men det bör inte vara en högre andel än 10 % som kommer under respektive maxtimme med tanke på Lisebergs öppettider, 11.00-23.00 under högsäsong, samt hur beläggningen på parkeringen ser ut enligt figur 11. Det är också viktigt att komma ihåg att det blir ett värsta fall som beräknas med tanke på att Lisebergs säsong sammanfaller med semestertider då antal arbetsresor sjunker.

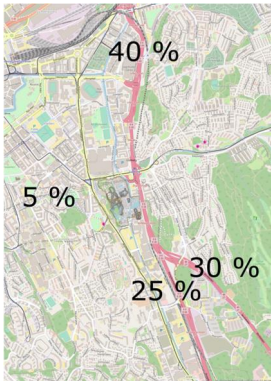
Tabell 7. Bedömt antal fordon under respektive maxtimme för de olika verksamheterna.

		Förmiddag		Eftermiddag	
		Till	Från	Till	Från
Vattenpark	Gäster	0	0	23	23
	Anställda	3	0	1	3
Hotell	Gäster	21	21	21	21
	Anställda	8	3	3	8
Totalt		32	24	47	55

5.2

Påverkan

För bedömning av hur trafiken påverkar trafiksystemet har resvaneundersökningen använts för att se var gästerna kommer ifrån, se figur 12. Då det är relativt få resor av de anställda har samma fördelning antagits för dem som för gäster. 10 % av bilresorna kommer från Göteborg enligt resvaneundersökningen och av dessa har 50 % bedömts komma via E6-Kungsbackaleden, vilket gör att cirka 5 % av resorna kommer annan väg till Liseberg. Google har sedan använts för att få fram vilken resväg de tar. De som tar bil till hotellet och vattenparken har bedömts parkera söder om Liseberg.



Figur 12. Andel som tar respektive väg, bedömd med hjälp av resvaneundersökningen.

Tabell 8. Antal fordon under maxtimmarna som bedömts ta respektive väg.

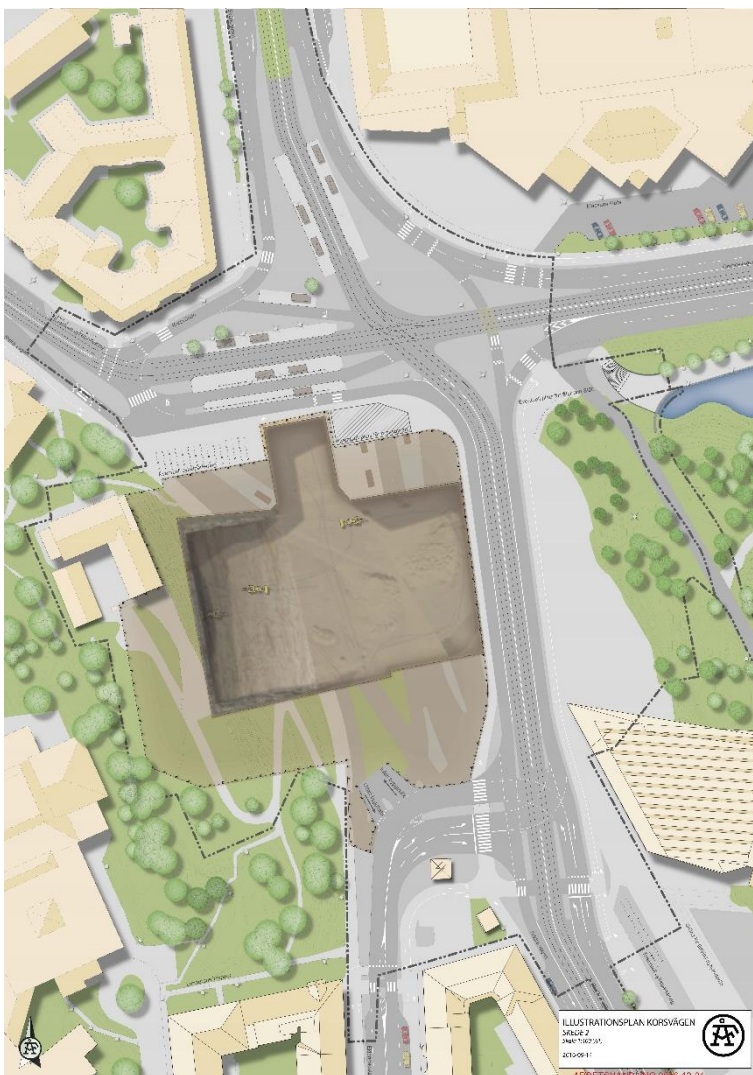
	Norr	Söder	Sydost	Övriga
FM till	15	10	10	5
FM från	10	5	5	5
EM till	15	10	15	5
EM från	20	15	15	5

6. Analyserade scenarion

6.1.1 Förutsättningar scenario byggtid

Vid anläggningens öppnande år 2021 kommer Korsvägen vara under ombyggnad. I figur 13 visas utformningen som lagts in i Visum för Korsvägen skede 2. Förutom förändringen av Korsvägen är följande förändringar med i modellen:

- Korsvägen skede 2
- Söder/Västerleden, Sisjömotet (Färdigställt)
- Svingeln (Färdigställt)
- Västlänken, Haga skede 2

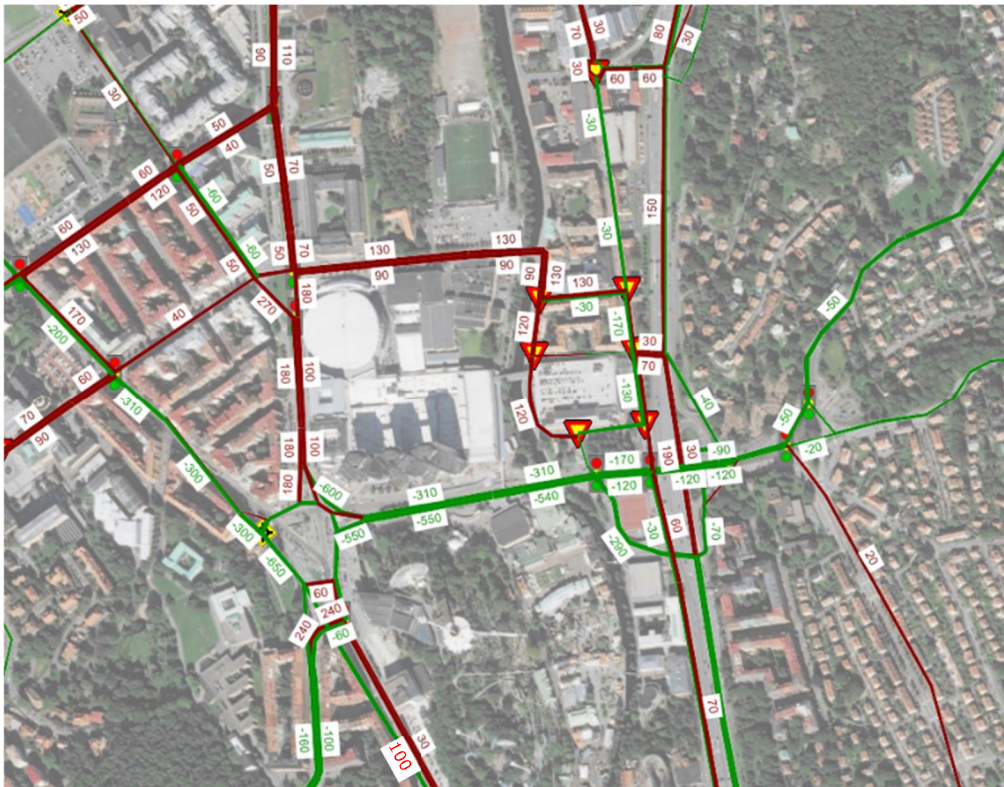


Figur 13. Korsvägens utformning under skede 2 (Källa: ÅF).

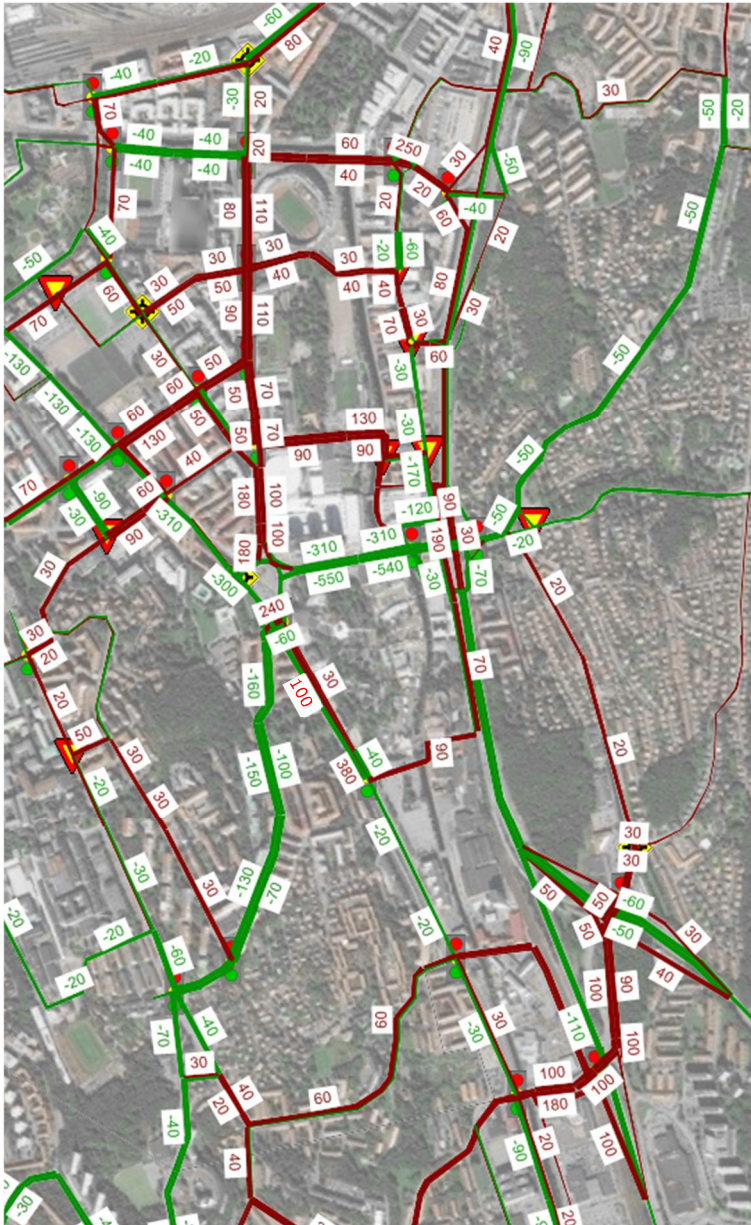
6.2 Scenario byggtid utan exploatering

6.2.1 Förmiddag

När Korsvägen är under ombyggnad, skede 2, påverkar det främst trafiken på Örgrytevägen, Eklandagatan och Södra vägen som får minskat flöde. Mölndalsvägen och Skånegatan får ökad trafik. Örgrytemotet får minskad trafik medan på Ullevimotet och Kallebäcksmotet ökar trafiken. Se figur 14 och figur 15.

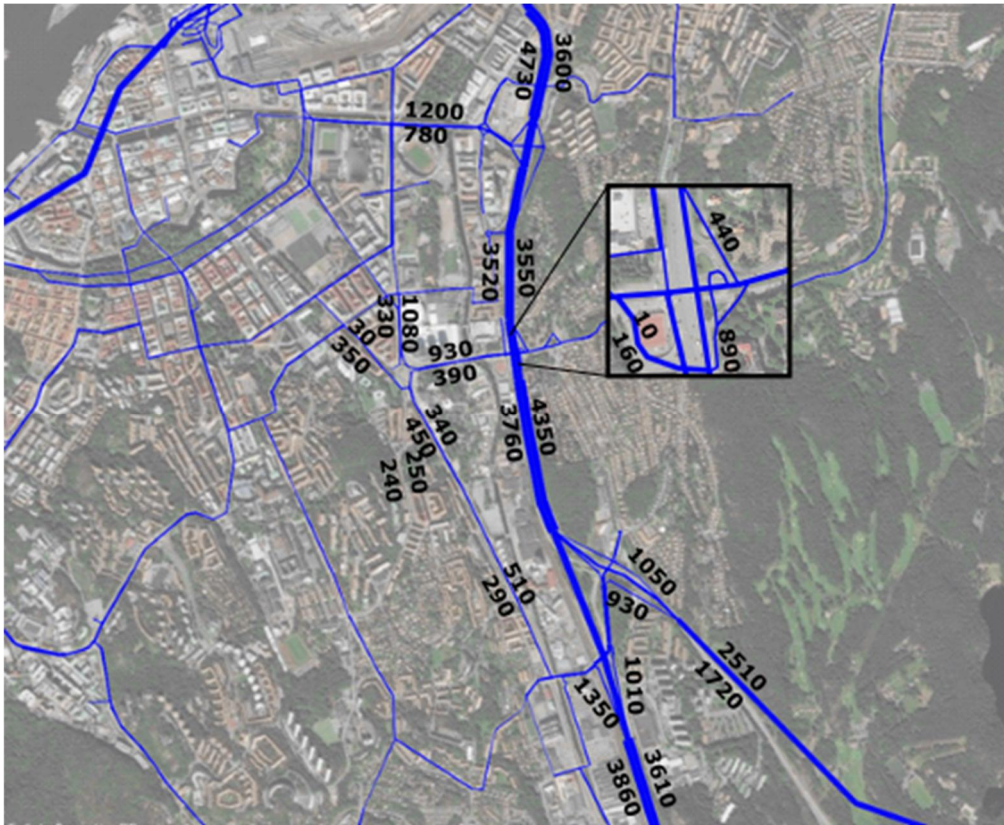


Figur 14. Förändringar av trafiken runt Korsvägen för skede 2 under förmiddagens maxtimme. Röda flöden = ökad trafik, gröna flöden = minskad trafik.



Figur 15. Förändringar av trafiken utmed E6-Kungsbackaleden Korsvägen skede 2 under förmiddagens maxtimme. Röda flöden = ökad trafik, gröna flöden = minskad trafik.

Se figur 16 för förmiddagens trafikflöden under Korsvägens ombyggnad (skede 2) exklusive exploatering. I figuren nedan har trafiken på E6 och RV 40 räknats upp till år 2021 med 1,01 % per år enligt Trafikverkets uppräkningsstat för Stor-Göteborg. Vilket blir en ökning med cirka 7,2 % från år 2014.

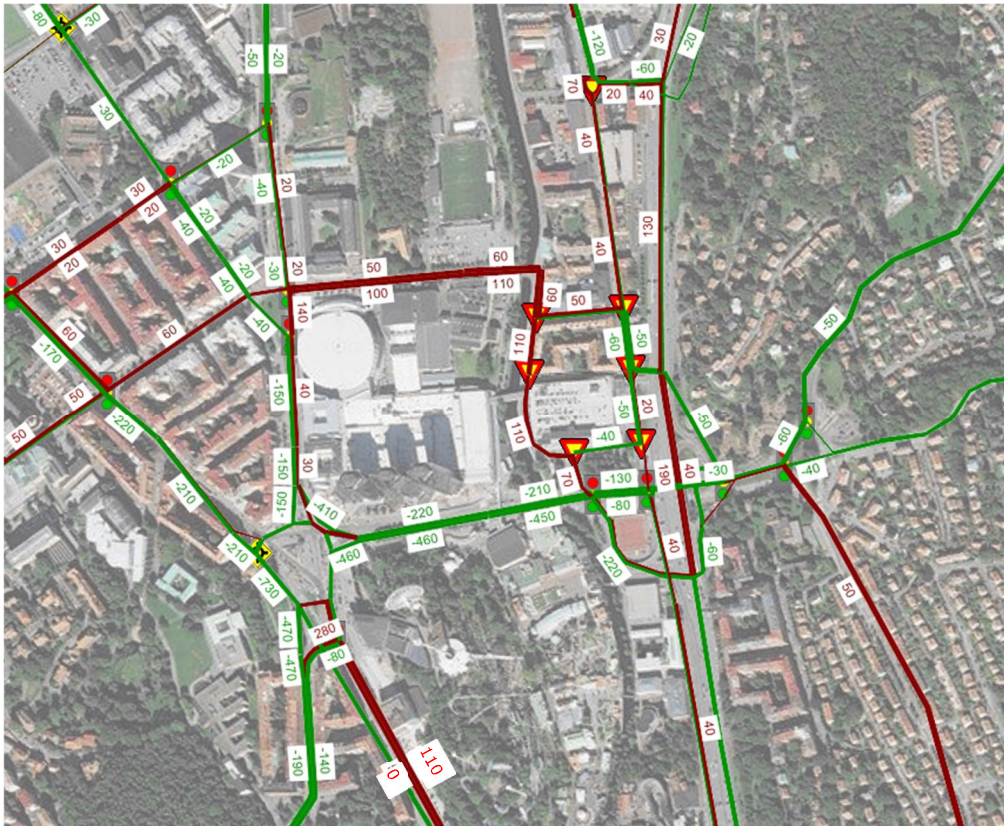


Figur 16. Trafikflöden under förmiddagens maxtimme under Korsvägens ombyggnad (skede 2) exklusive exploatering.

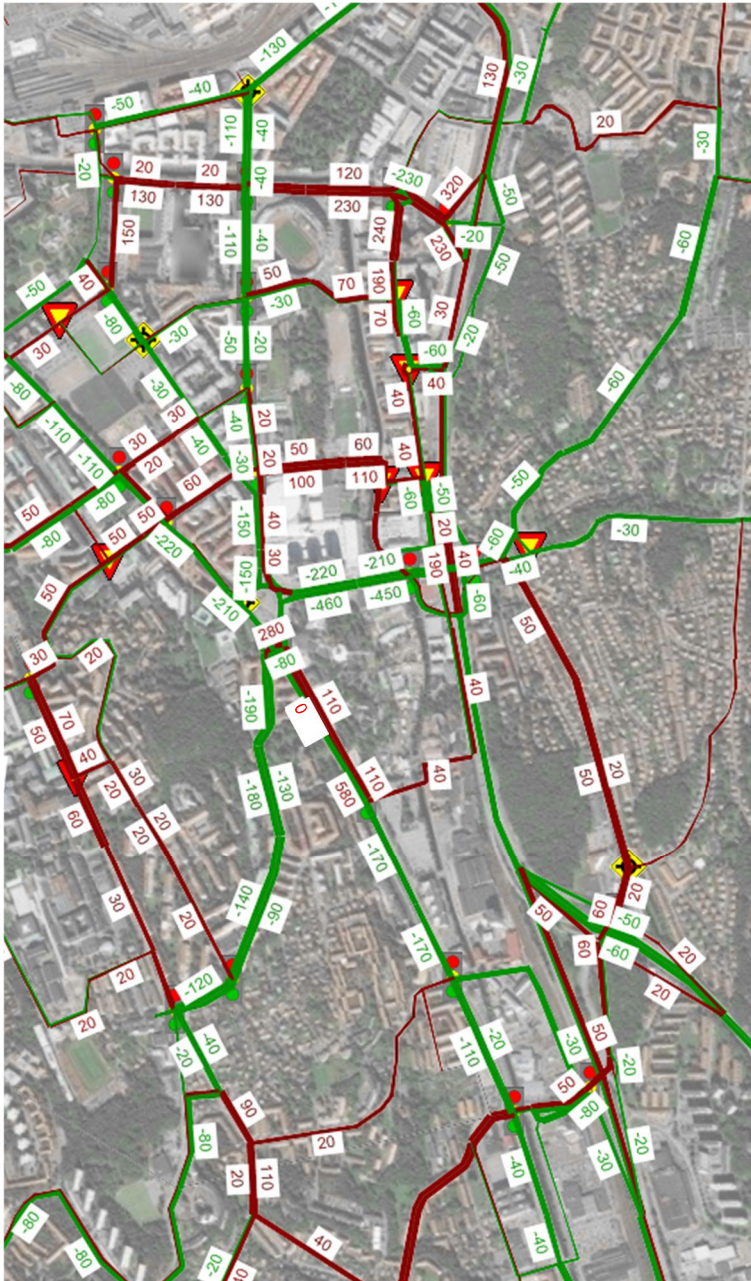
6.2.2

Eftermiddag

Eftermiddagens maxtimme visar på samma tendens som på förmiddagen. Trafiken vid Ullevimotet får dock en större ökning. För Kallebäcksmotet minskar trafiken på ramperna som leder till E20 söderut medan trafiken ökar på ramperna som leder till riksväg 40 söderut. Se figur 17 och figur 18.



Figur 17. Förändringar av trafiken runt Korsvägen för skede 2 under eftermiddagens maxtimme. Röda flöden = ökad trafik, gröna flöden = minskad trafik.



Figur 18. Förändringar av trafiken utmed E6-Kungsbackaleden Korsvägen skede 2 under eftermiddagens maxtimme. Röda flöden = ökad trafik, gröna flöden = minskad trafik.

Se figur 19 för eftermiddagens trafikflöden under Korsvägens ombyggnad (skede 2) exklusive exploatering. I figuren nedan har trafiken på E6 och RV 40 räknats upp till år 2021 med 1,01 % per år enligt Trafikverkets uppräkningsstal för Stor-Göteborg. Vilket blir en ökning med cirka 7,2 % från år 2014.

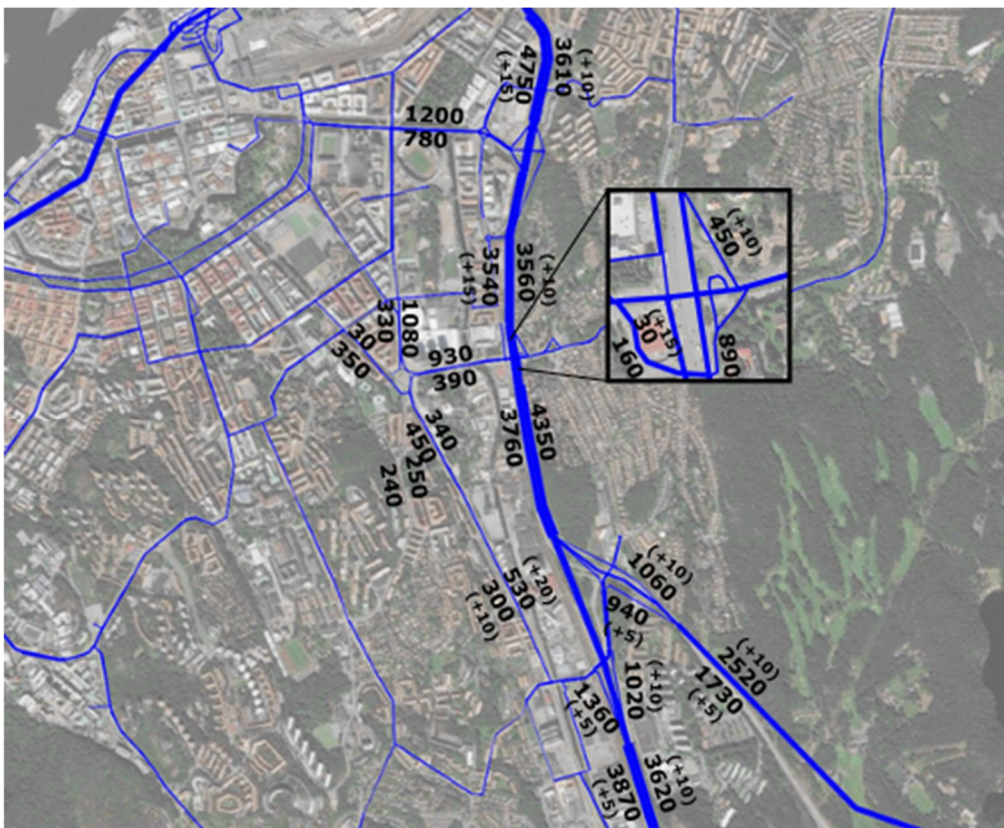


Figur 19. Trafikflöden under eftermiddagens maxtimme under Korsvägens ombyggnad (skede 2) exklusive exploatering.

6.3 Scenario byggtid med exploatering

6.3.1 Förmiddag

Under förmiddagens maxtimme bedöms den alstrade trafiken för vattenpark och badhus påverka främst Örgrytemotet och Kallebäcksmotet. De som skall till och från Örgrytemotet bedöms till störst del använda sig av Nellickevägen. Se figur 20 för trafikflöden under Korsvägens ombyggnad (skede 2) inklusive exploatering. I figuren nedan har alstringen från Liseberg lagts på vägarna och trafiken på E6 och RV 40 har räknats upp till år 2021 med 1,01 % per år enligt Trafikverkets uppräkningsstal för Stor-Göteborg. Vilket blir en ökning med cirka 7,2 % från år 2014.



Figur 20. Trafikflöden under förmiddagens maxtimme under Korsvägens ombyggnad (skede 2) inklusive exploatering. Inom parantes redovisas hur mycket trafik det bedöms från Lisebergs utvidgning söderut.

6.3.2

Eftermiddag

Under eftermiddagens maxtimme bedöms den alstrade trafiken för vattenparken och badhuset påverka främst Örgrytemotet och Kallebäcksmotet. De som skall till och från Örgrytemotet bedöms till största delen använda sig av Nellickevägen. Se figur 21 för trafikflöden under Korsvägens ombyggnad (skede 2) inklusive exploatering. I figuren nedan har alstringen från Liseberg lagts på vägarna och trafiken på E6 och RV 40 har räknats upp till år 2021 med 1,01 % per år enligt Trafikverkets uppräkningsstal för Stor-Göteborg. Vilket blir en ökning med cirka 7,2 % från år 2014.



Figur 21. Trafikflöden under eftermiddagens maxtimme under Korsvägens ombyggnad (skede 2) inklusive exploatering. Inom parantes redovisas hur mycket trafik det bedöms från Lisebergs utvidgning söderut.

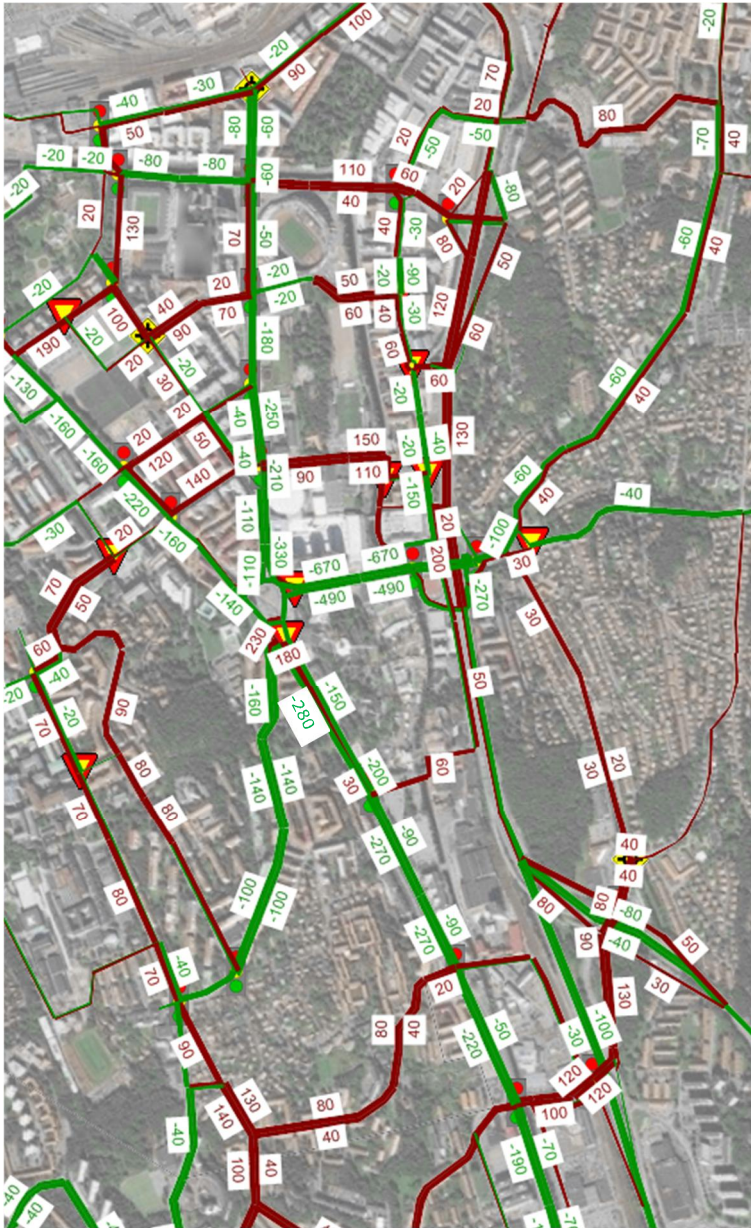
6.5 Scenario Västlänken färdigställd, utan exploatering

6.5.1 Förmiddag

Vid den slutliga lösningen av Korsvägen minskar trafiken på alla vägar som leder in mot Korsvägen. Ullevimotet och Kallebäcksmotet får ökad trafik medan trafiken minskar på Örgrytemotet dock ökar trafiken, enligt modellen, på avfartsrampen som är möjlig att ta till Nellikjevägen för trafiken som kommer norrifrån. Se figur 23 och figur 24.



Figur 23. Förändringar av trafiken runt Korsvägen slutlig lösning under förmiddagens maxttimme. Röda flöden = ökad trafik, gröna flöden = minskad trafik.

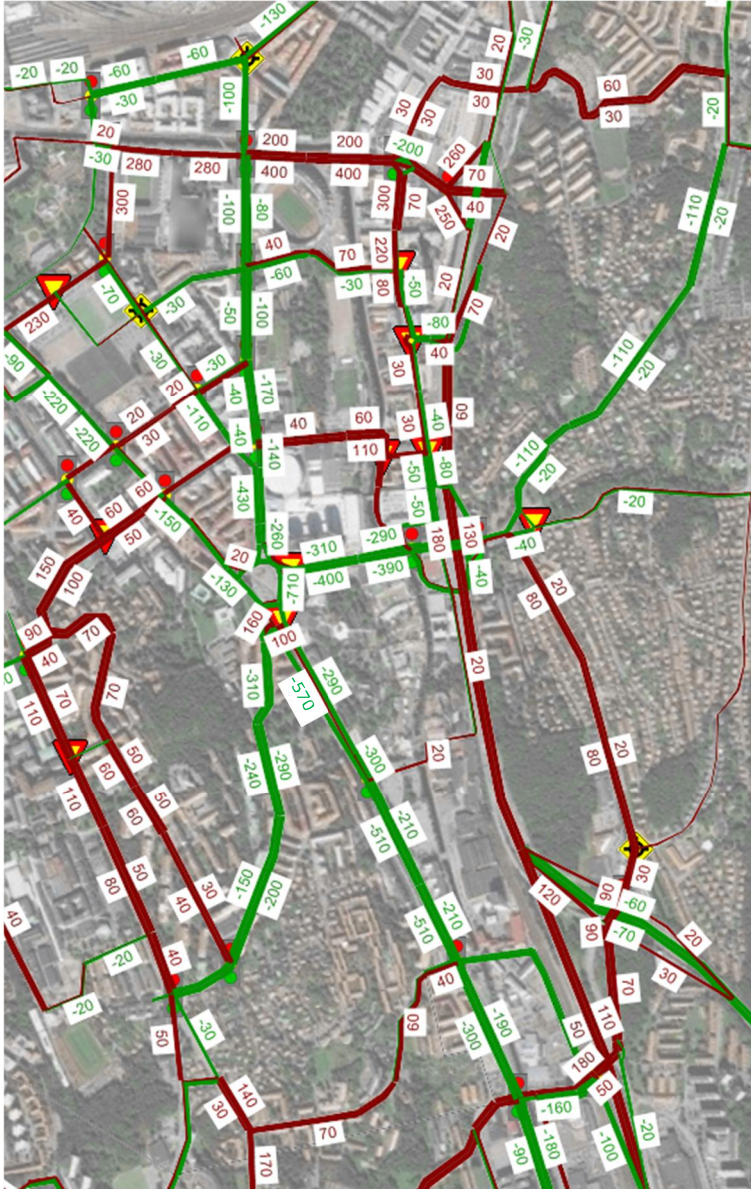


Figur 24. Förändringar av trafiken utmed E6-Kungsbackaleden för den slutliga lösningen under förmiddagens maxttimme. Röda flöden = ökad trafik, gröna flöden = minskad trafik.

Se figur 25 för förmiddagens trafikflöden när Korsvägens slutliga lösning är på plats exklusive exploatering. I figuren nedan har trafiken på E6 och RV 40 räknats upp till år 2026 med 1,01 % per år enligt Trafikverkets uppräkningsstal för Stor-Göteborg. Vilket blir en ökning med cirka 12,6 % från år 2014.



Figur 25. Trafikflöden under förmiddagens maxtimme när Korsvägens slutliga lösning är på plats exklusive exploatering.



Figur 27. Förändringar av trafiken utmed E6-Kungsbackaleden för den slutliga lösningen under eftermiddagens maxtimme. Röda flöden = ökad trafik, gröna flöden = minskad trafik.

Se figur 28 för eftermiddagens trafikflöden när Korsvägens slutliga lösning är på plats exklusive exploatering. I figuren nedan har trafiken på E6 och RV 40 räknats upp till år 2026 med 1,01 % per år enligt Trafikverkets uppräkningsstal för Stor-Göteborg. Vilket blir en ökning med cirka 12,6 % från år 2014.



Figur 28. Trafikflöden under eftermiddagens maxtimme när Korsvägens slutliga lösning är på plats exklusive exploatering.

6.6 Scenario Västlänken färdigställd, med exploatering

6.6.1 Förmiddag

Under förmiddagens maxtimme bedöms den alstrade trafiken för vattenpark och badhus påverka främst Örgrytemotet och Kallebäcksmotet. De som skall till och från Örgrytemotet bedöms till störst del använda sig av Nellickevägen. I figuren nedan har alstringen från Liseberg lagts på vägarna och trafiken på E6 och RV 40 har räknats upp till år 2026 med 1,01 % per år enligt Trafikverkets uppräkningsstal för Stor-Göteborg. Vilket blir en ökning med cirka 12,6 % från år 2014.



Figur 29. Trafikflöden under förmiddagens maxtimme när Korsvägens slutliga lösning är på plats inklusive exploatering. Inom parantes redovisas hur mycket trafik det bedöms från Lisebergs utvidgning söderut.

6.6.2

Eftermiddag

Under eftermiddagens maxtimme bedöms den alstrade trafiken för vattenparken och badhuset påverka främst Örgrytemotet och Kallebäcksmotet. De som skall till och från Örgrytemotet bedöms till största delen använda sig av Nellickevägen. Se figur 30 för trafikflöden vid den slutliga lösningen av Västlänken inklusive exploatering. I figuren nedan har alstringen från Liseberg lagts på vägarna och trafiken på E6 och RV 40 har räknats upp till år 2026 med 1,01 % per år enligt Trafikverkets uppräkningsstal för Stor-Göteborg. Vilket blir en ökning med cirka 12,6 % från år 2014.



Figur 30. Trafikflöden under eftermiddagens maxtimme när Korsvägens slutliga lösning är på plats inklusive exploatering. Inom parantes redovisas hur mycket trafik det bedöms från Lisebergs utvidgning söderut.

7. Slutsats

Totalt bedöms vattenparken och hotellet alstra cirka 1 200 fordon/dygn under högsäsong som sträcker sig mellan vecka 28–31 samt storhelger. Då trafiken på maxtimmarna generellt brukar minska under sommaren kan det antas att det enbart är under en kort period som påverkan är som störst, vecka 30–31. En osäkerhetsfaktor vid alstringen är också om det är helt nytillkomna gäster eller om de idag redan besöker Liseberg. Bedömningen är att det är ett värsta fall som beräknats och som antas ske under en kortare period.

Det är framförallt byggnationen av Västlänken som påverkar trafiken mest i området. Minskningen vid Örgrytemotet är större än ökningen av den alstrade trafiken från vattenparken och hotellet. Den närmsta vägen att ta sig till Örgrytemotet för gästerna är via Nellickevägen-Sofierogatan vilket innebär att den alstrade trafiken inte ger större belastning vid Örgrytemotet än idag. Vid Kallebäcksmotet ökar trafiken mer på grund av ombyggnaden av Korsvägen och vid den slutliga lösningen än alstringen från vattenparken och hotellet. Då trafiken söderut från vattenparken och hotellet bedöms ta den vägen bör man se över kapaciteten på ramperna och de omkringliggande vägarna.

8. Källor

Sweco (2016), Parkeringsutredning inför detaljplan Lisebergs Jubileumsprojekt.

Trafikverket (2011), Användarhandledning till verktyg för beräkning av trafikstringstal.