

Göteborgs stad

Trafikanalys Lisebergs utvidgning söderut

ÄTA 1

Malmö 2018-03-018

Trafikanalys Lisebergs utvidgning söderut

Datum	2018-03-018
Uppdragsnummer	1320040872
Utgåva/Status	ÄTA 1

Anders Sjöholm
Uppdragsledare

Adeyemi Adedokun
Handläggare

Johan Jönsson
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.	Inledning/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, badhus och volvomuseum	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

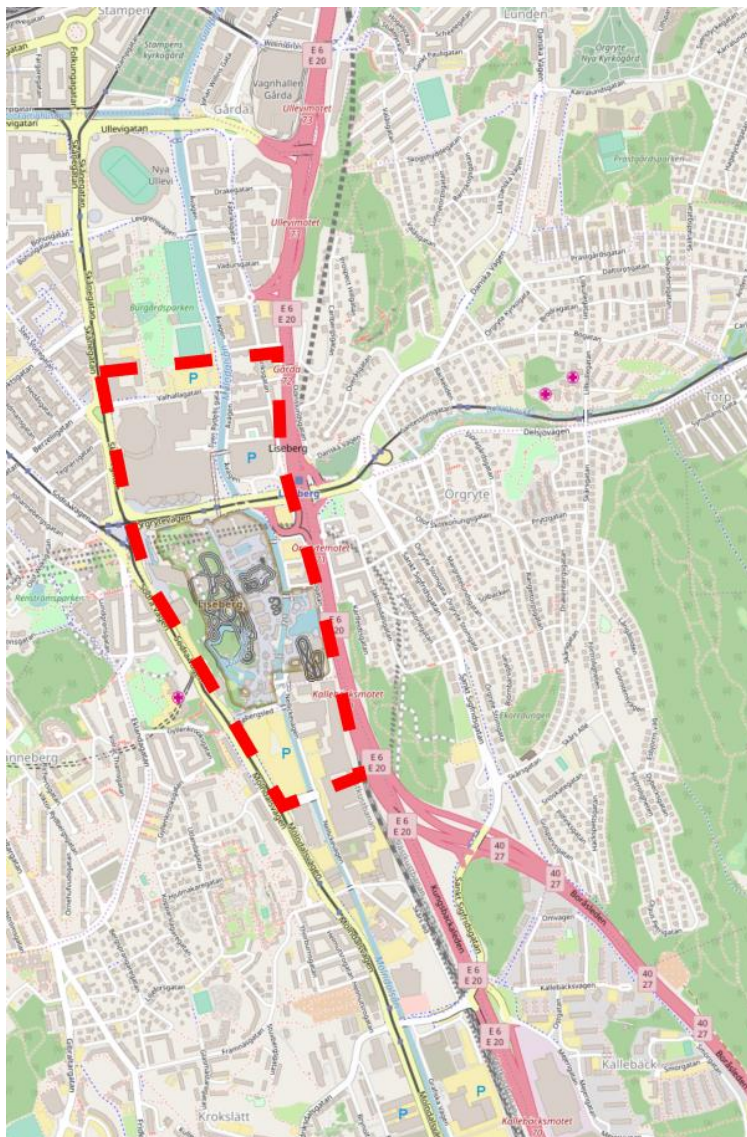
1. Inledning/bakgrund

Syftet med planen är att skapa förutsättningar för att utvidga Lisebergs nöjespark söderut med hotell och nöjespark i form av en vattenpark och World of Volvo (WoV) som är ett Volvomuseum, 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 Visum-modell, 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 scenarierna 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.

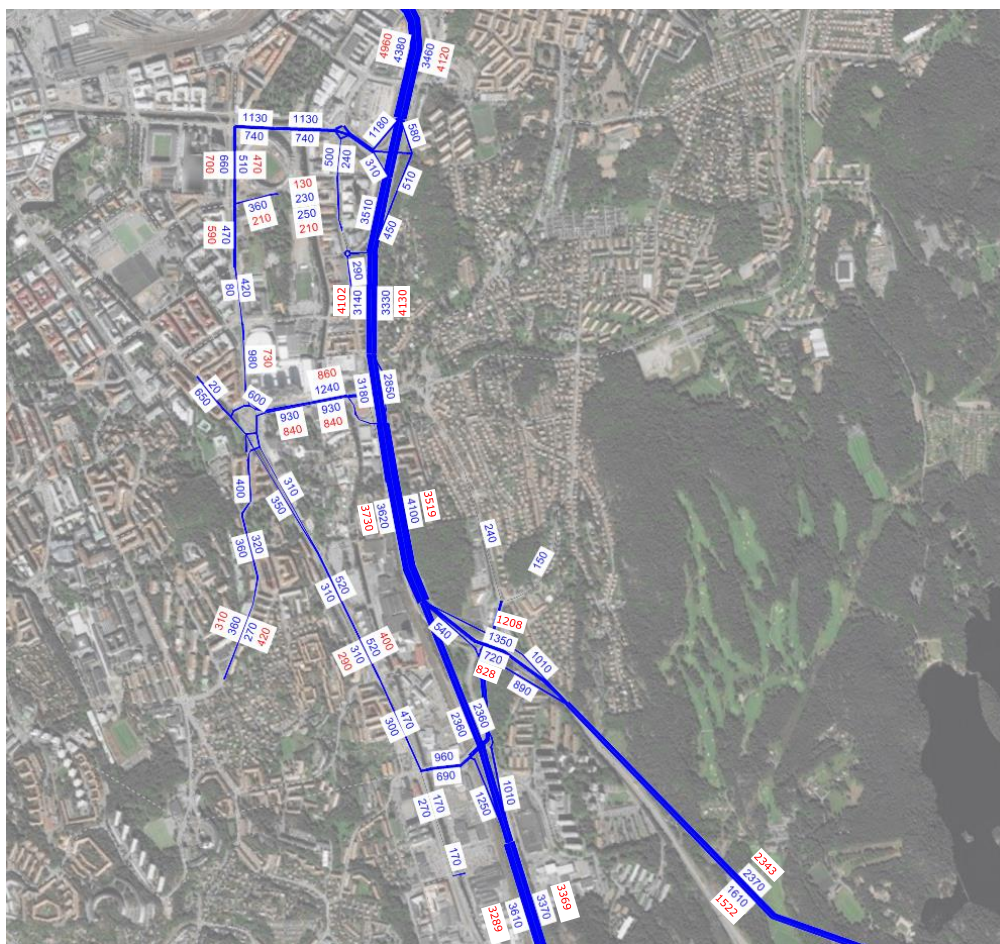
2.3

Avgränsningar

Det är enbart modellberäknade flöden som använts vid nulägesbeskrivningen.

2.4.1 Förmiddag

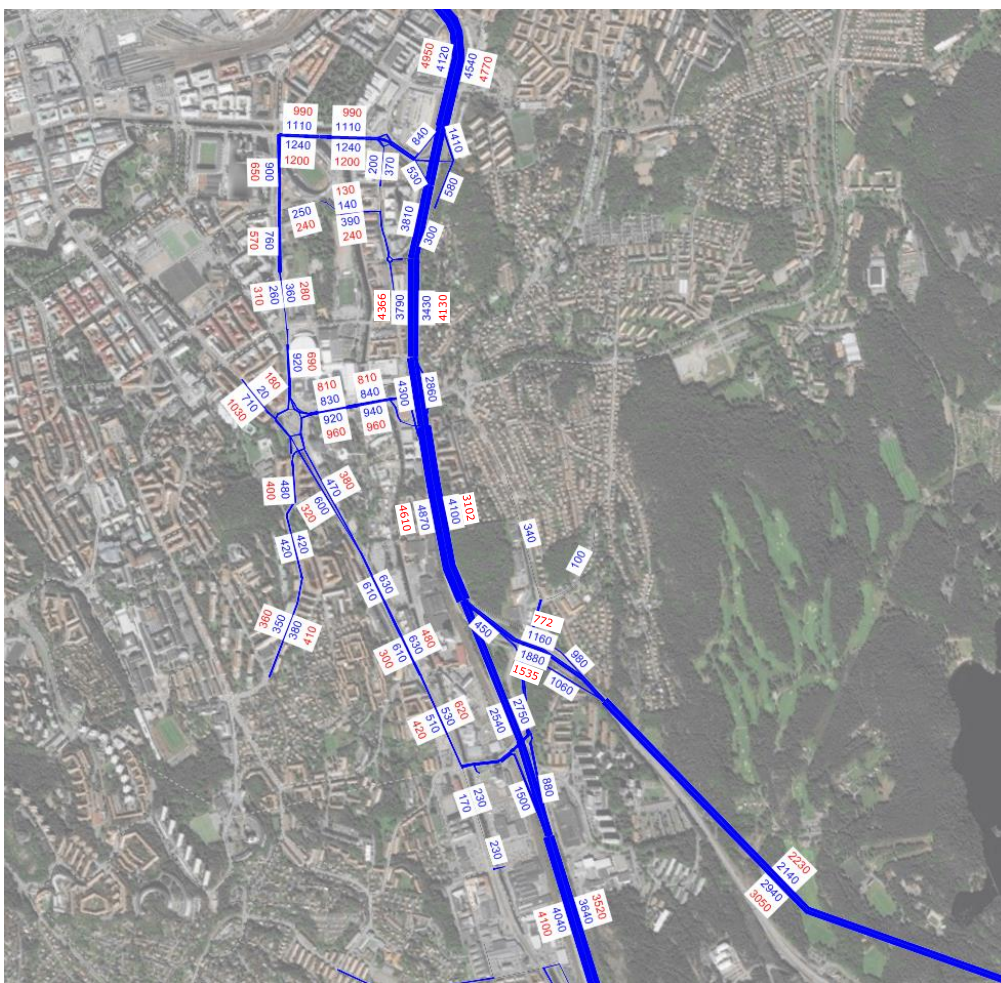
I figur 2 redovisas en jämförelse av modellerade flöden och uppmätta flöden under förmiddagens maxtimme. Modellen överskattar trafikflödena något i området, t.ex. Mölndalsvägen och Örgrytevägen medan den underskattar trafikflödena på E6-Kungsbackaleden.



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

Eftermiddag

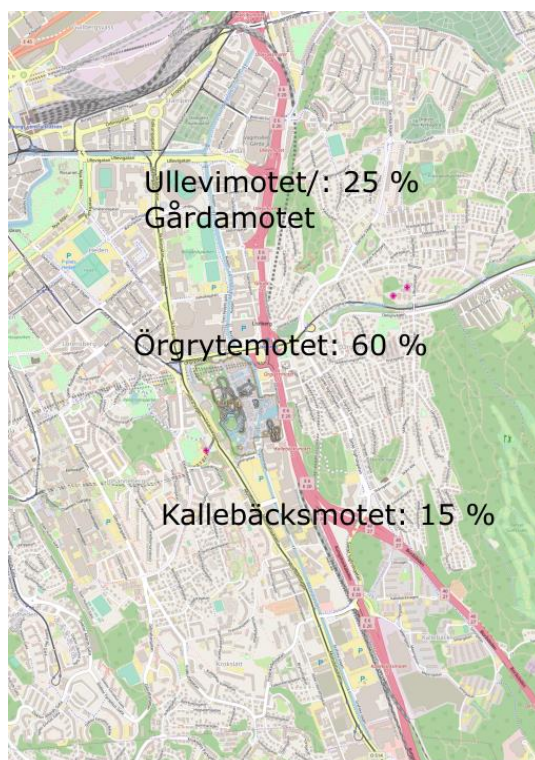
I figur 3 redovisas en jämförelse av modellerade flöden och uppmätta flöden under eftermiddagens maxtimme. Det är samma tendens som under förmiddagen att modellen ligger något över de uppmätta flödena medan den underskattar trafikflödena på E6-Kungsbackaleden.



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.

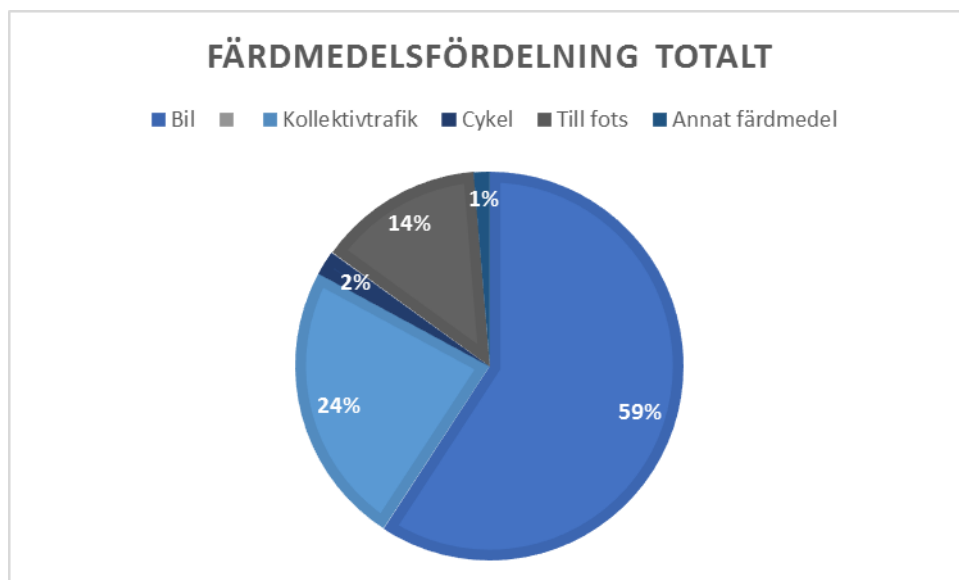
Tabell 4. Vart kommer de ifrån och vart skall de som använder respektive mot under eftermiddagens maxtimme.

	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.

FÄRDMEDELSFÖRDELNING NORRA ENTRÉN

■ Bil ■ Kollektivtrafik ■ Cykel ■ Till fots ■ Annat färdmedel

Färdmedel	Andel (%)
Bil	43%
Kollektivtrafik	34%
Till fots	18%
Annat färdmedel	3%
Cykel	2%

FÄRDMEDELSFÖRDELNING SÖDRA ENTRÉN

■ Bil ■ Kollektivtrafik ■ Cykel ■ Till fots ■ Annat färdmedel

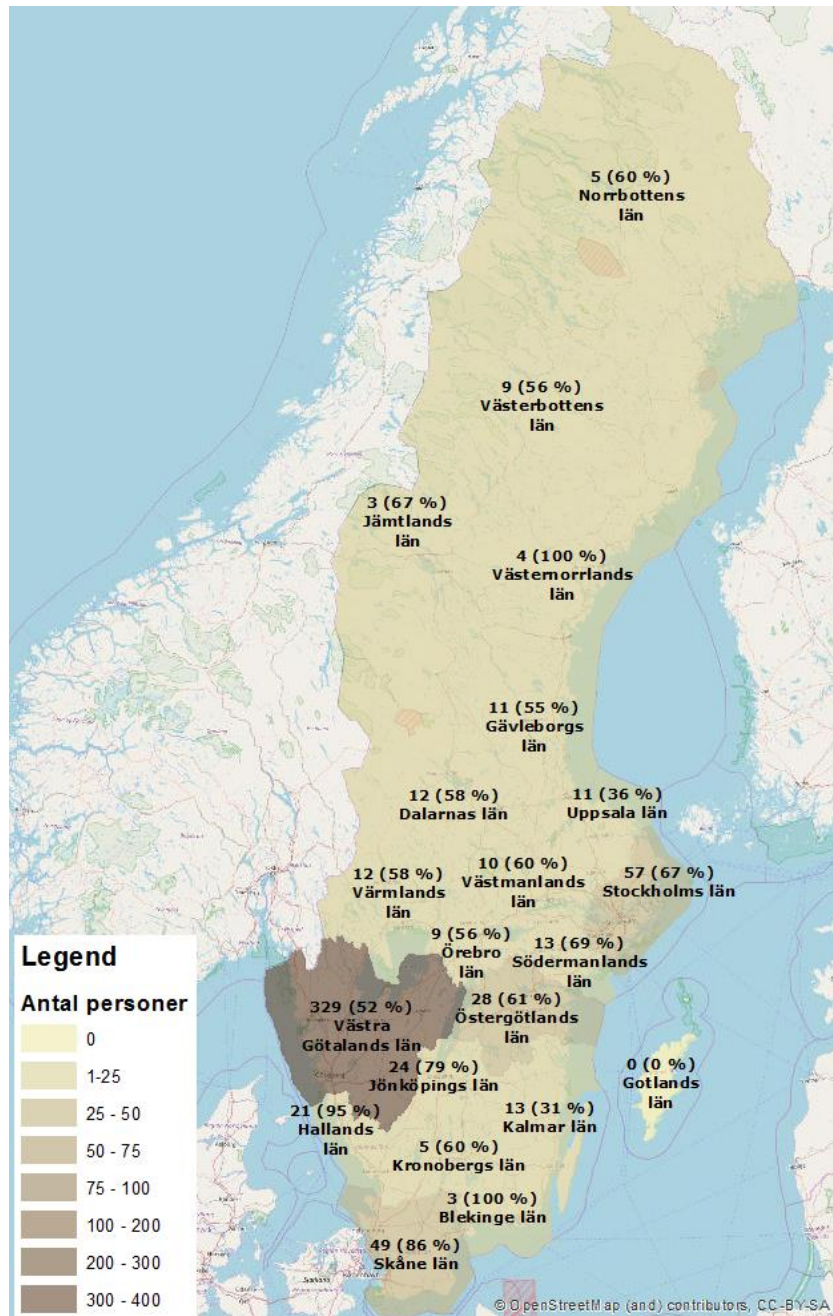
Färdmedel	Andel (%)
Bil	90%
Kollektivtrafik	3%
Cykel	1%
Till fots	6%
Annat färdmedel	0%

Trafikanalys Lisebergs utvidgning söderut
Unr 1320030106

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.

Legend

Sum_Antalo

0
1 - 5
6 - 10
11 - 25
26 - 50
51 - 100
101 - 250

Map of Sweden showing the number of municipalities with a specific number of municipalities. The map is color-coded by the number of municipalities, with a legend on the left. The legend shows a gradient from light yellow (0) to dark brown (101-250). The map labels each municipality with its name and the number of municipalities it has, followed by a percentage. For example, Stockholm has 29 (67%) municipalities, and Göteborg has 154 (34%) municipalities. The map also shows the borders of the municipalities and the names of the surrounding countries (Finland, Norway, Denmark).

11 av 35

Var parkerar gästerna och när

2 %

15 %

15 %

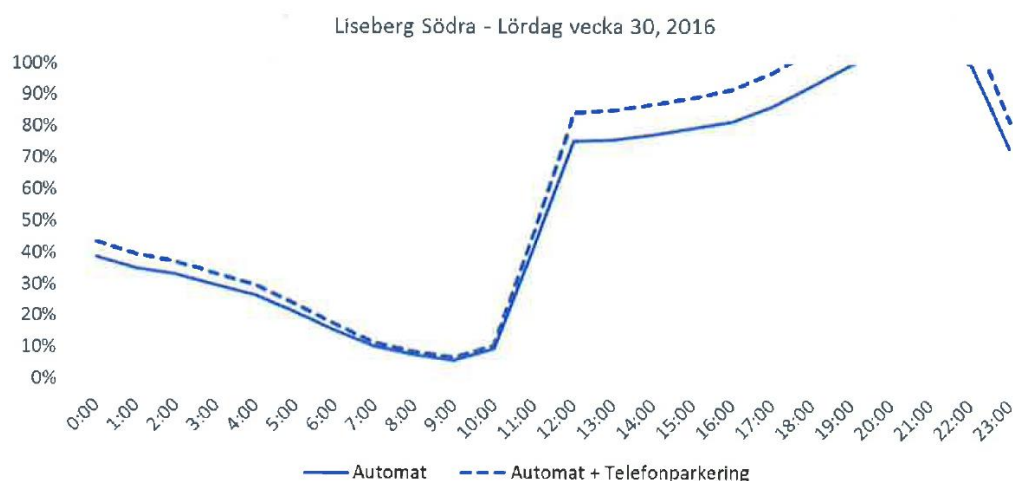
47 %

Annan plats: 17 %

Avsläppt: 3 %

Okänt: 1 %

Figur 10. Andelen var gäster till Liseberg parkerar.



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

5. Trafikalstring från hotell, badhus och volvomuseum

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
World of Volvo (WoV)	20	900

En bedömning från Lisebergs sida är att cirka 20–25 % av gästerna som besöker vattenparken även är gäster på hotellet, och att 30% av gästerna på WoV även är besökare på vattenpark och/eller hotellet. För vattenparken och hotellet har samma färdmedelsfördelning använts som kommit fram i resvaneundersökningen (60 % bil med beläggning på 3,9 personer/bil). För Volvomuseum eller World of Volvo (WoV) har samma färdmedelsfördelning använts men med bilbeläggning på 2,5 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, vattenpark och WoV cirka **1 400 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
WoV	Gäster	190
	Anställda	10
Taxi		200
Nyttotrafik		50
TOTALT		1 400

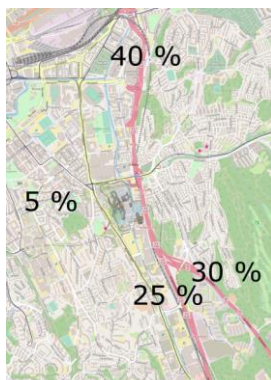
Tabell 7. Bedömt antal fordon under respektive maxtimme för de olika verksamheterna.

		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
WoV	Gäster	9	0	9	9
	Anställda	1	0	0	1
Taxi och Nyttotrafik		12	12	12	12
Totalt		54	36	69	77

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, vattenparken och WoV 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.

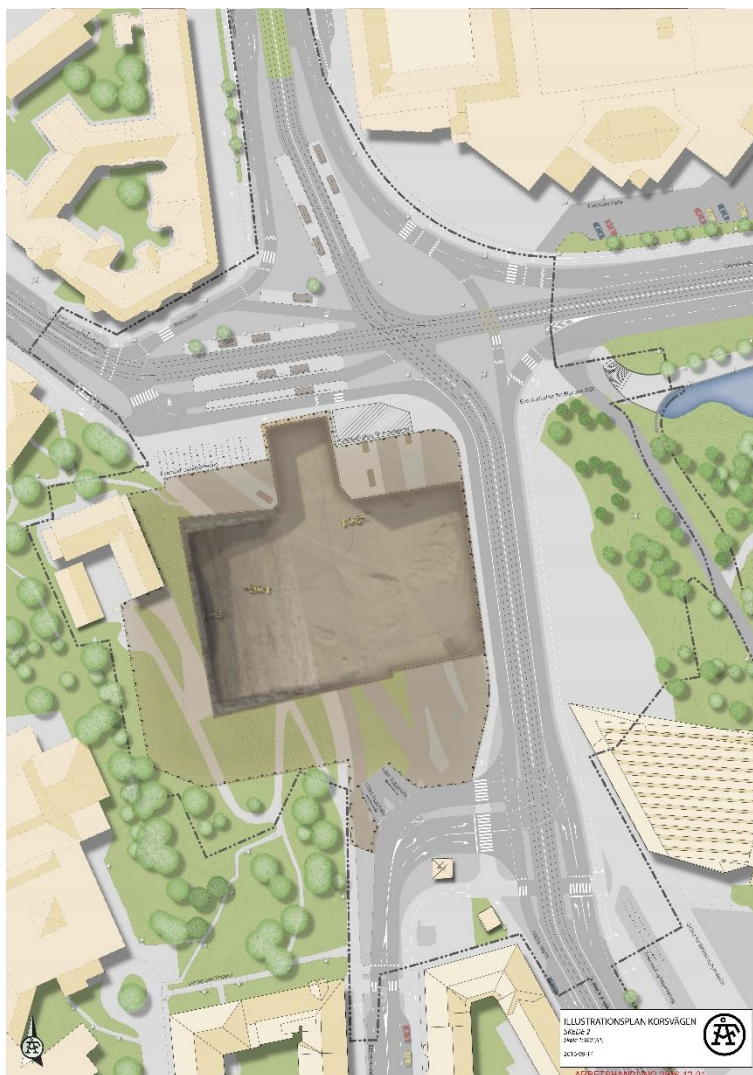
	Norr	Söder	Sydost	Övriga
FM till	20	15	15	5
FM från	10	10	10	5
EM till	25	15	20	5
EM från	25	20	20	5

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

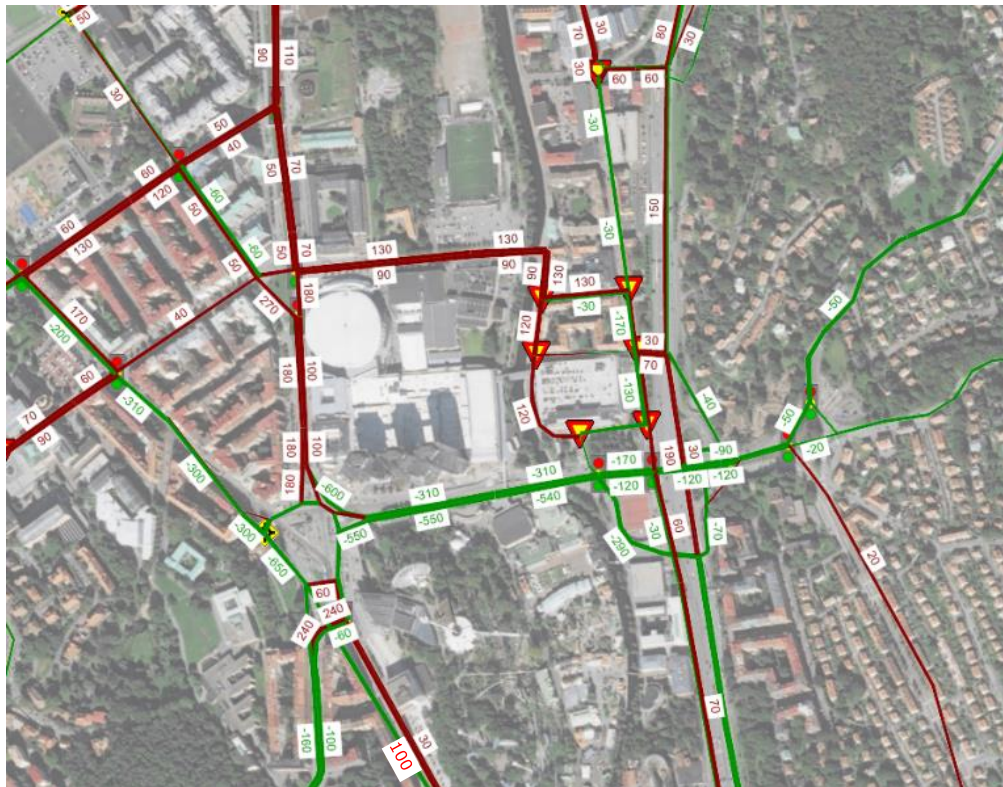


Figur 13. Korsvägens utformning under skede 2 (Källa: ÅF).

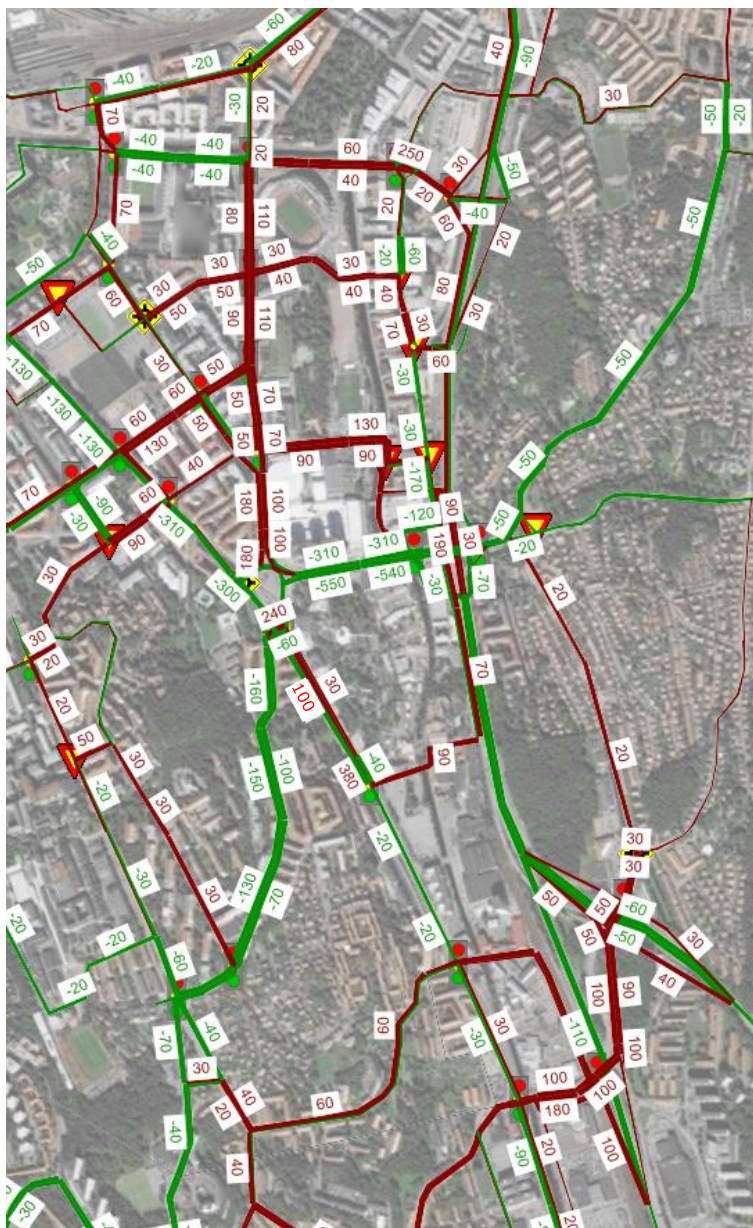
6.2 Scenario byggtid utan exploatering

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.

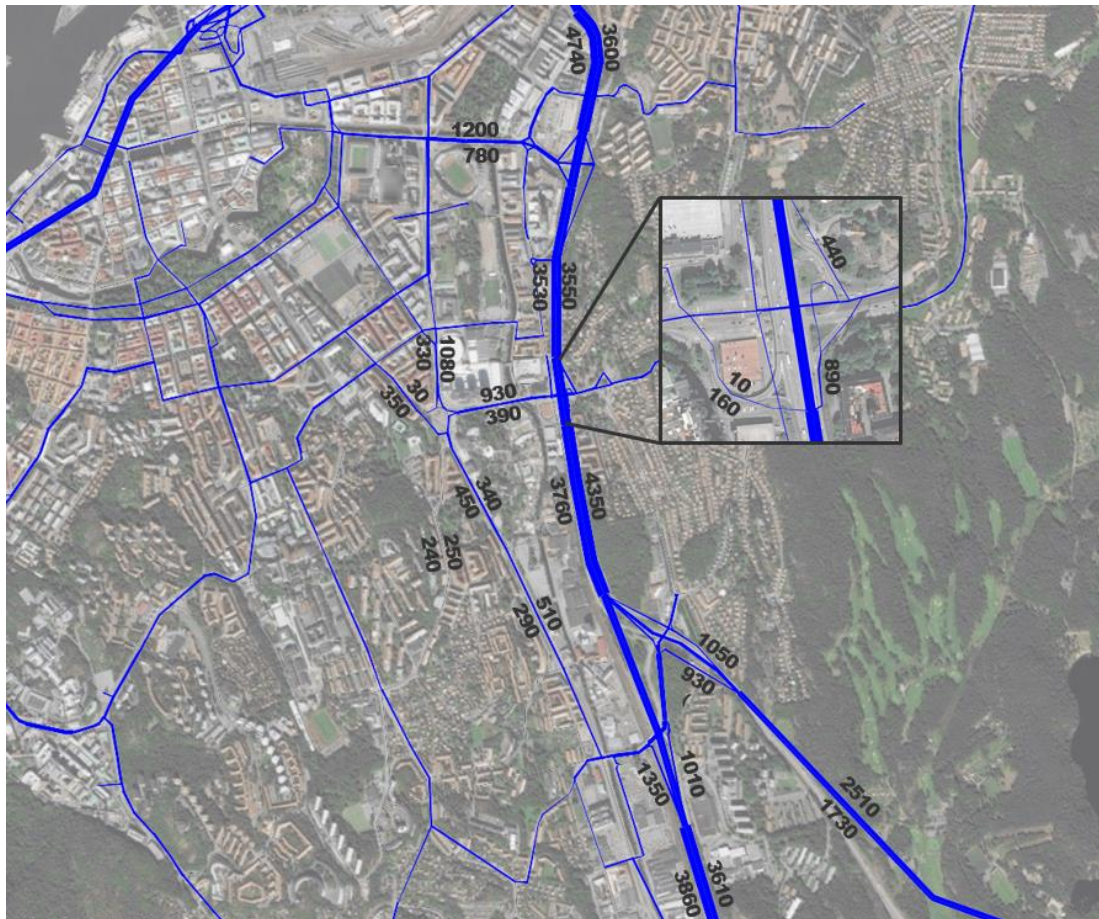


Figur 14. Förändringar av trafiken runt Korsvägen för skede 2 under förmiddagens maxtimme. Röda flöden = ökad trafik, gröna flöden = minskad trafik.



Trafikanalys Lisebergs utvidgning söderut
Unr 1320030106

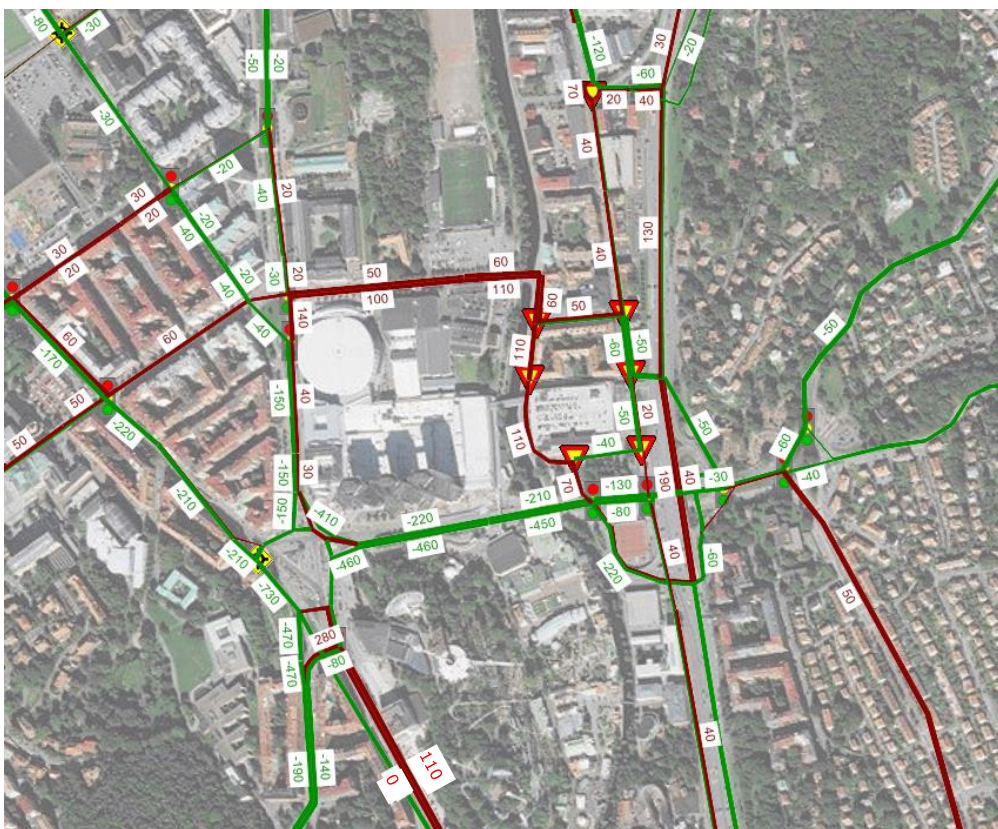
Se Figur 16 för förmiddagens trafikflöden under Korsvägens ombyggnad (skede 2) exklusive exploatering. I figuren nedan har trafiken på E6 och RV 40 räknats upp till år 2021 med 1,01 % per år enligt Trafikverkets uppräkningsstatistik för Stor-Göteborg. Vilket blir en ökning med cirka 7,2 % från år 2014.



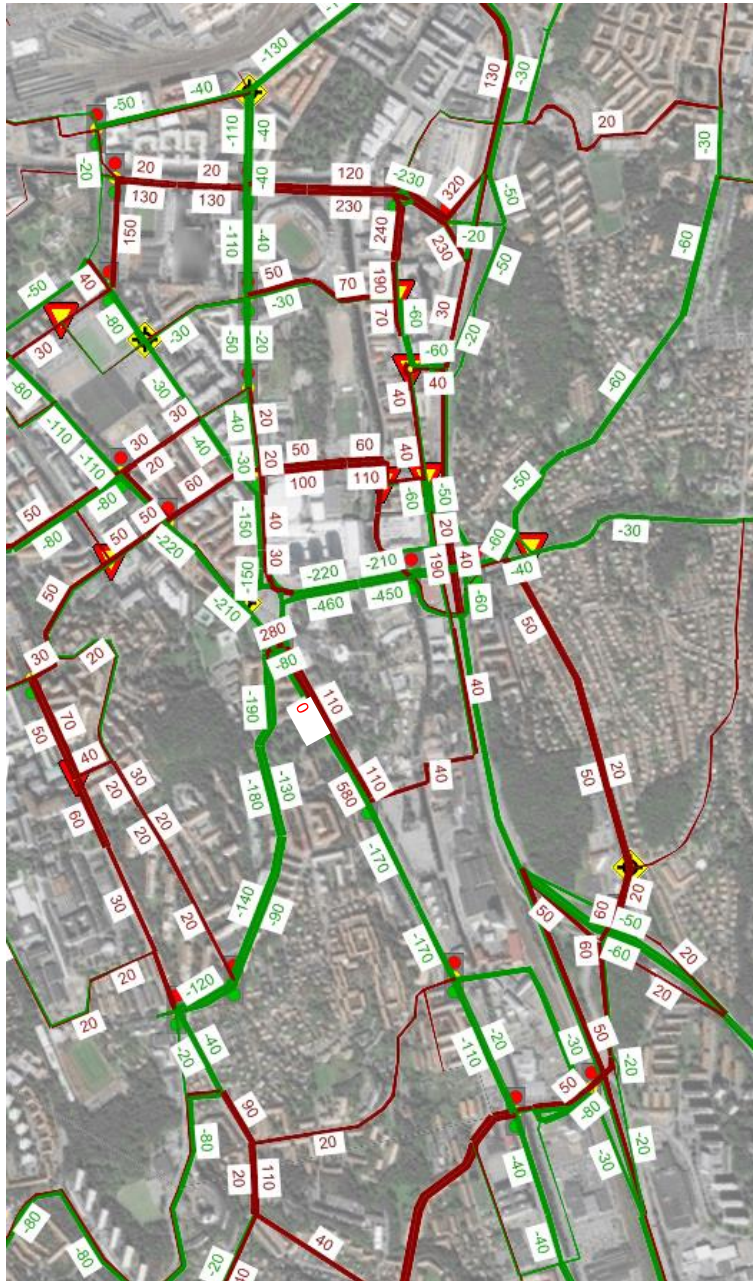
Figur 16. Trafikflöden under förmiddagens maxtimme under Korsvägens ombyggnad (skede 2) exklusive exploatering.

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.

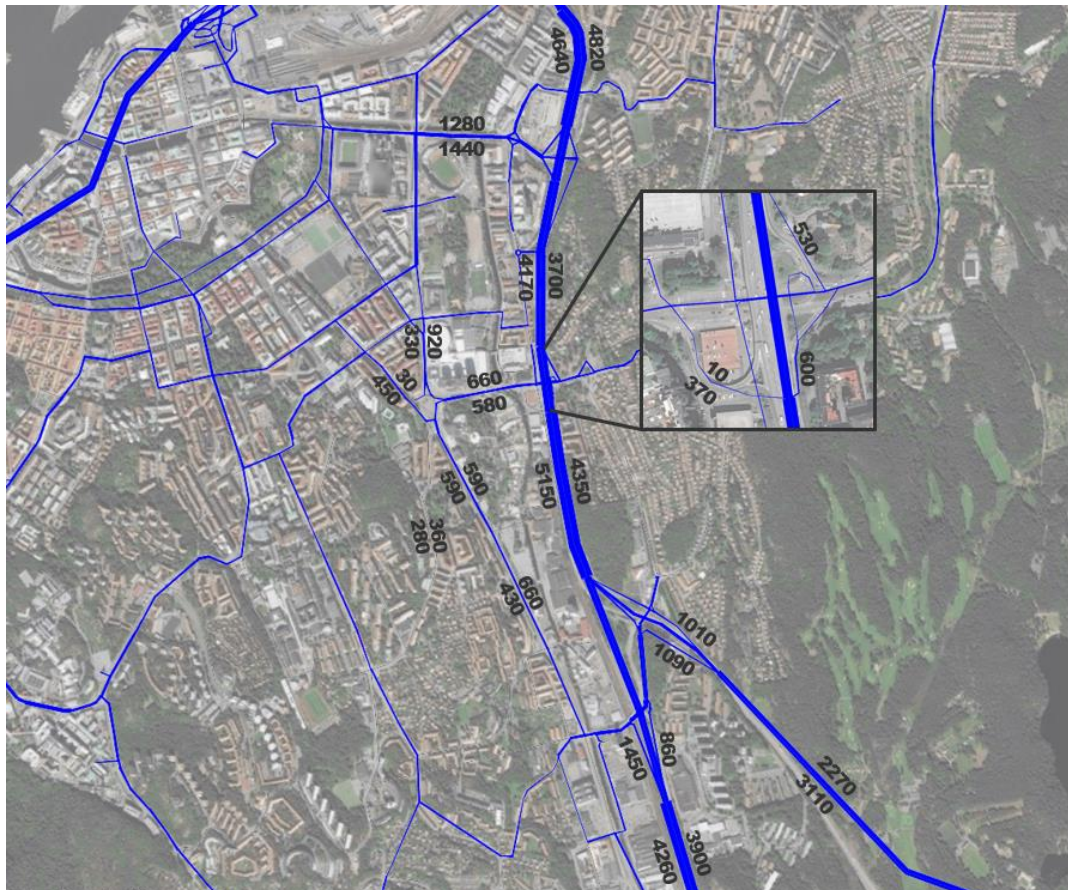


Figur 17. Förändringar av trafiken runt Korsvägen för skede 2 under eftermiddagens maxtimme. Röda flöden = ökad trafik, gröna flöden = minskad trafik.



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 uppräkningsstatistik för Stor-Göteborg. Vilket blir en ökning med cirka 7,2 % från år 2014.

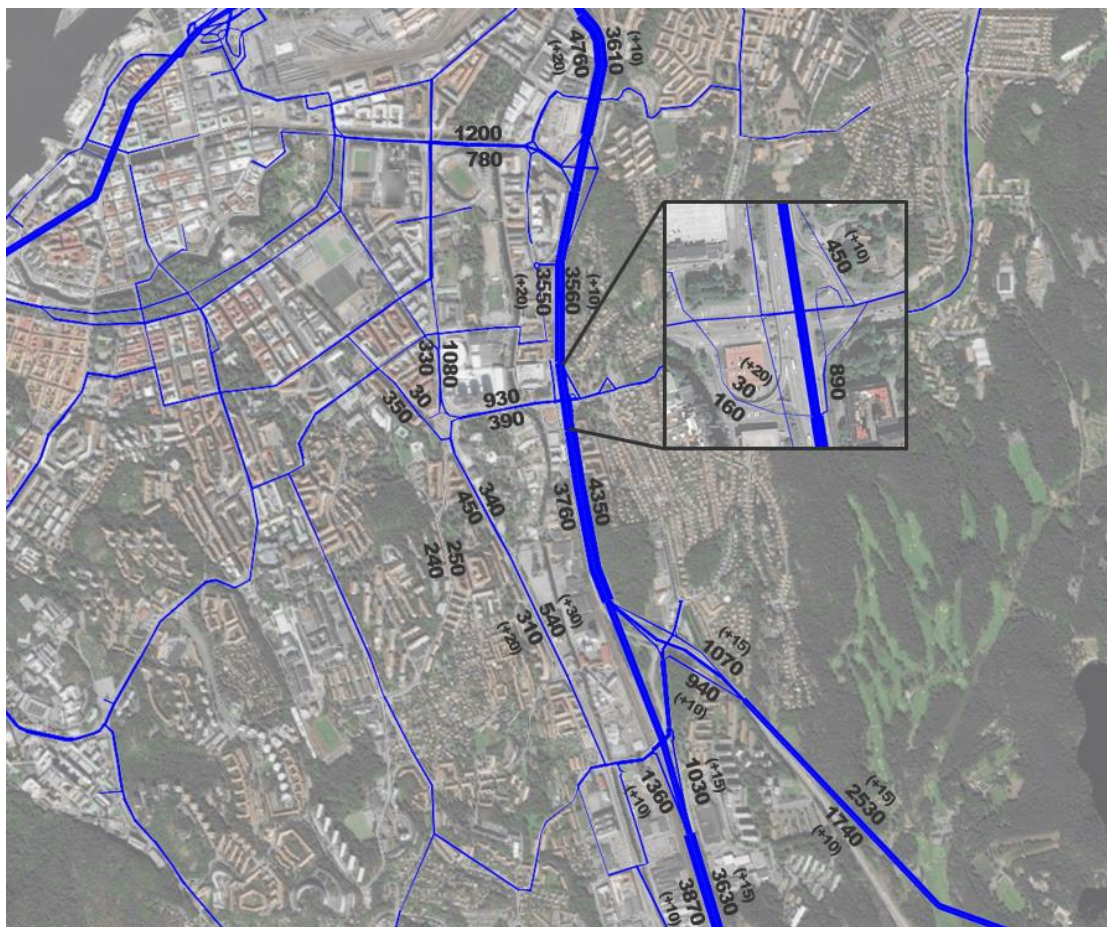


Figur 19. Trafikflöden under eftermiddagens maxtimme under Korsvägens ombyggnad (skede 2) exklusive exploatering.

6.3 Scenario byggtid med exploatering

6.3.1 Förmiddag

Under förmiddagens maxtimme bedöms den alstrade trafiken för WoV, 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.

Eftermiddag

The map illustrates the proposed tolling segments for the I-25 corridor in Denver, Colorado. The segments are marked by blue lines and labeled with toll amounts and segment lengths. The tolling segments are as follows:

- Segment 1: 1280 (1.25 miles)
- Segment 2: 1440 (1.4 miles)
- Segment 3: 4670 (4.67 miles)
- Segment 4: 4850 (4.85 miles)
- Segment 5: 3720 (3.72 miles)
- Segment 6: 4200 (4.2 miles)
- Segment 7: 3720 (3.72 miles)
- Segment 8: 4350 (4.35 miles)
- Segment 9: 5150 (5.15 miles)
- Segment 10: 470 (0.47 miles)
- Segment 11: 700 (0.7 miles)
- Segment 12: 1030 (1.03 miles)
- Segment 13: 2010 (2.01 miles)
- Segment 14: 1470 (1.47 miles)
- Segment 15: 880 (0.88 miles)
- Segment 16: 3920 (3.92 miles)
- Segment 17: 4280 (4.28 miles)
- Segment 18: 2290 (2.29 miles)
- Segment 19: 3130 (3.13 miles)

An inset map shows a detailed view of the downtown area, highlighting the proposed tolling segments around the downtown diamond interchange. The inset map shows the I-25 highway running north-south, with the downtown diamond interchange located between the 1280 and 1440 toll segments. The inset map also shows the proposed tolling segments around the downtown diamond interchange, including the 1280 (1.25 miles) and 1440 (1.4 miles) segments.

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.

6.4

Kodning scenario Västlänken färdigställd

Analysen är gjord för år 2026 efter Västlänken öppnat. I figur 22 visas utformningen som lagts in i Visum för Korsvägen slutlig lösning. Förutom förändringen av Korsvägen är följande förändringar med i modellen:

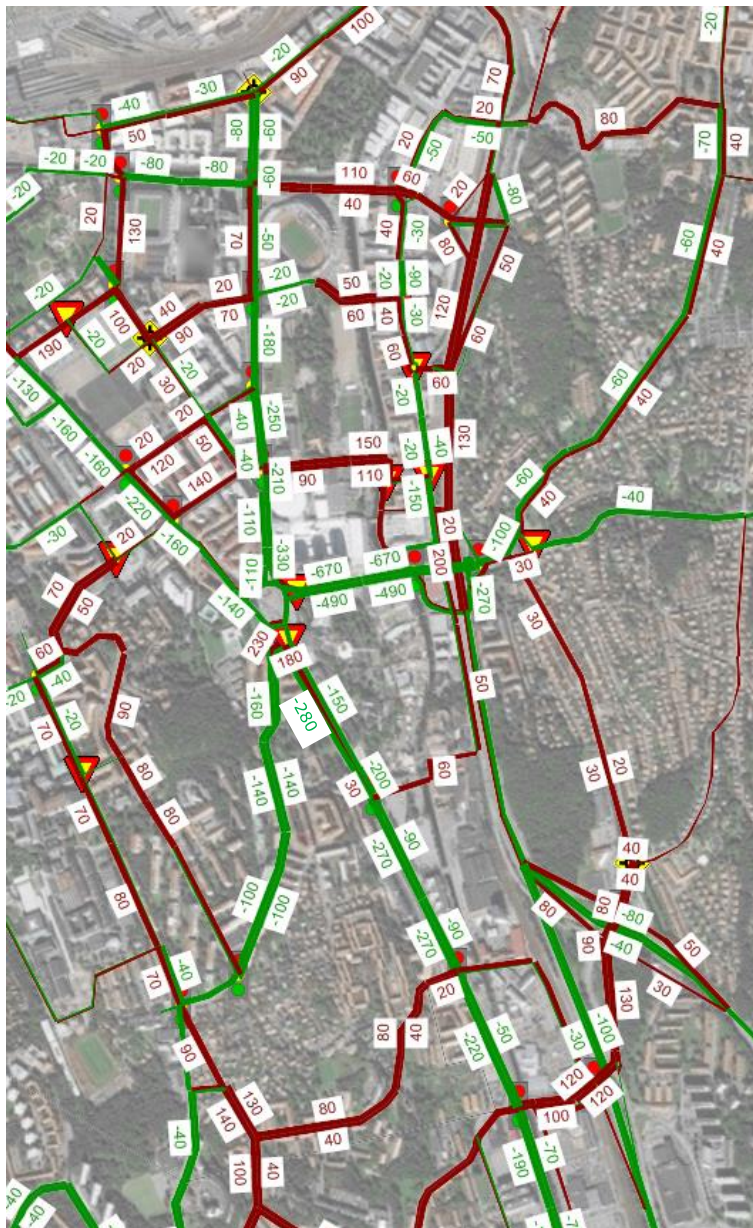
- Söder/Västerleden, Sisjömotet (Färdigställt)
- Svingeln (Färdigställt)



Figur 22. Korsvägens utformning vid slutlig lösning (Källa: Göteborgs stad).

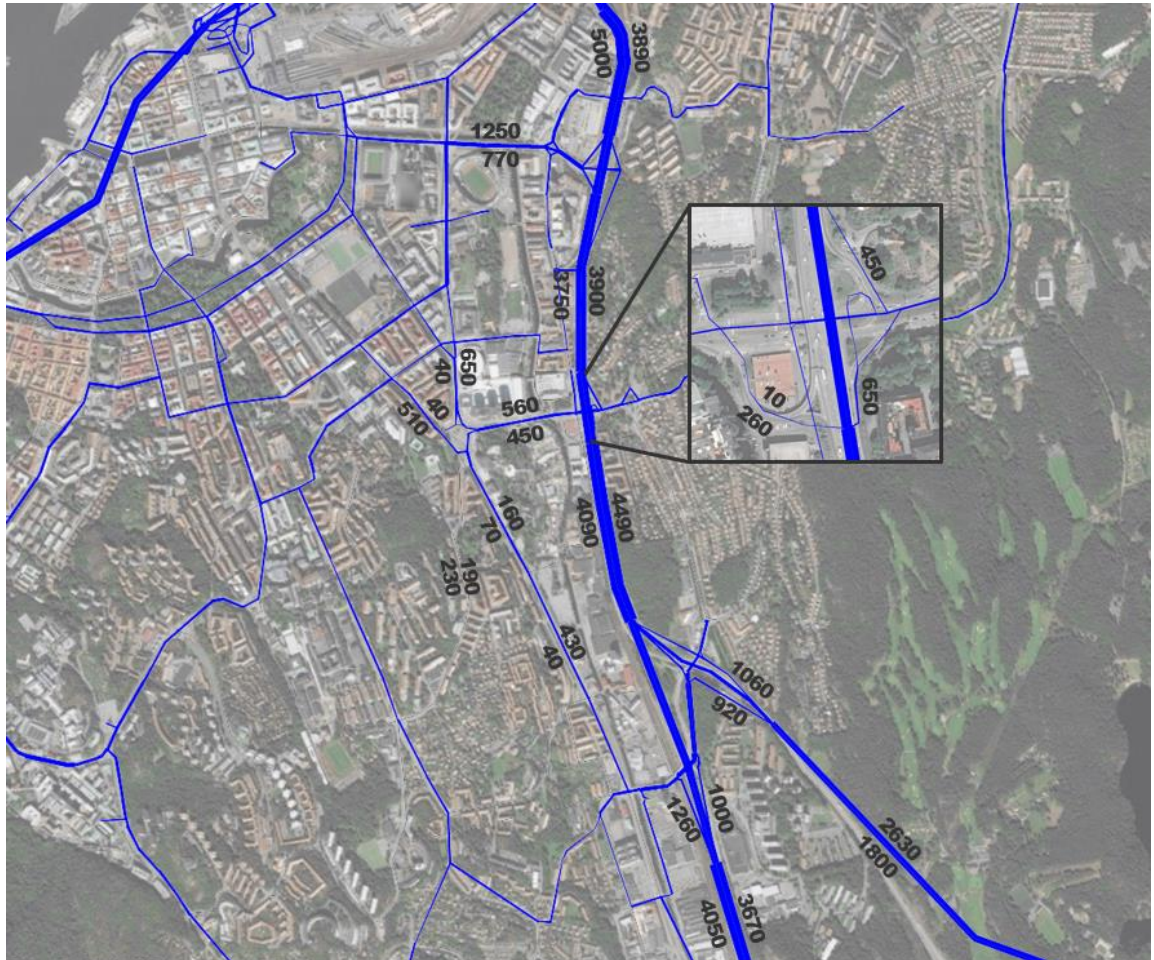
6.5.1 Förmiddag

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



Figur 24. Förändringar av trafiken utmed E6-Kungsbackaleden för den slutliga lösningen under förmiddagens maxtimme. 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.

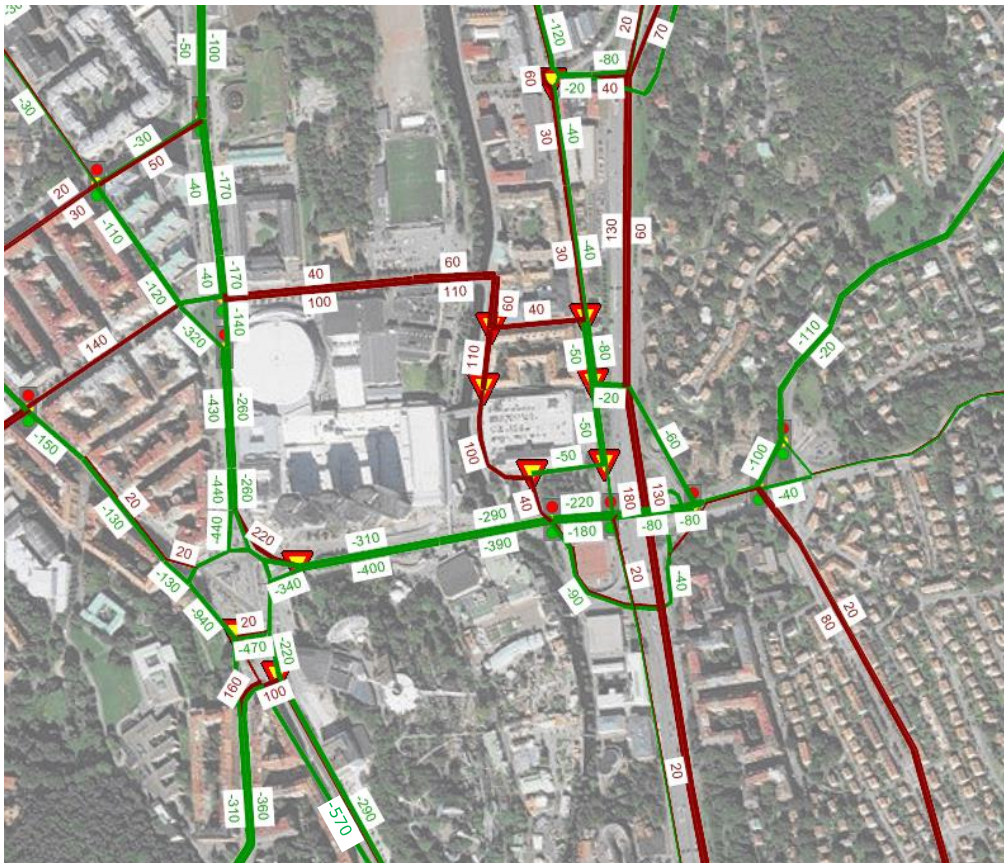


Figur 25. Trafikflöden under förmiddagens maxtimme när Korsvägens slutliga lösning är på plats exklusive exploatering.

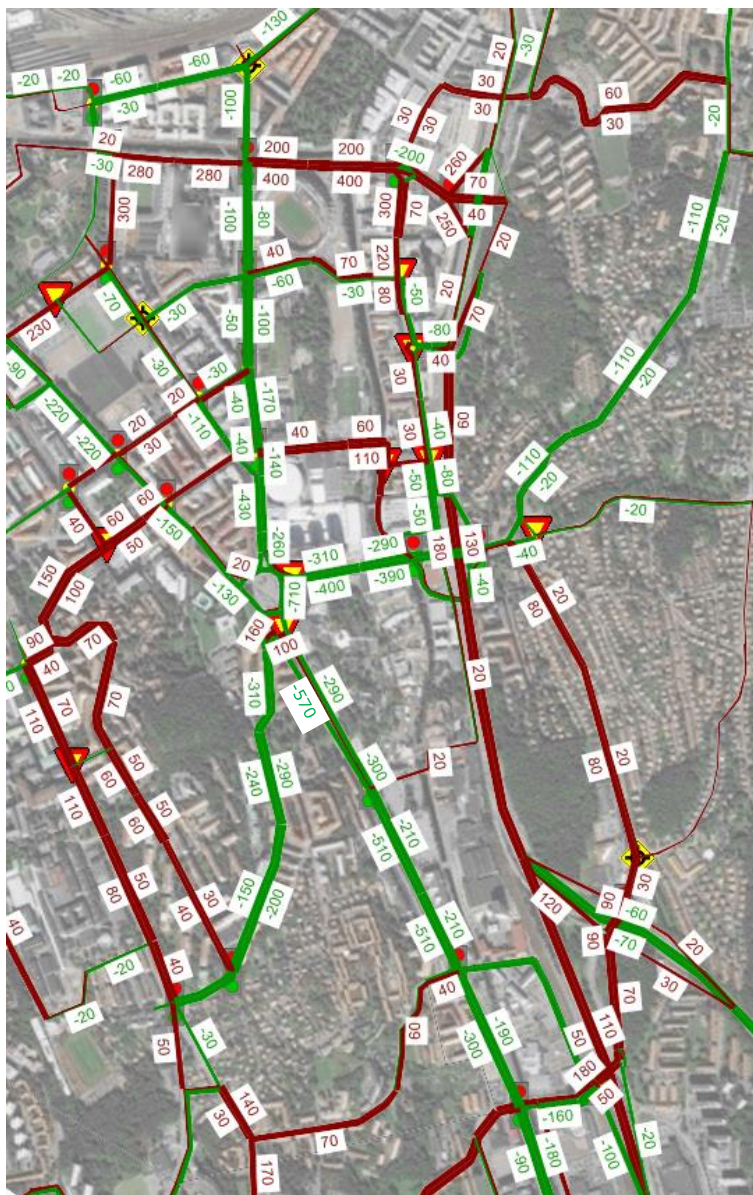
6.5.2

Eftermiddag

Under eftermiddagen minskar trafiken på alla vägar in mot Korsvägen. Moten visar på samma tendens om under förmiddagen med undantaget att Kallebäcksmotet får minskad trafik på ramperna söderut på E6. Se figur 26 och figur 27.



Figur 26. Förändringar av trafiken runt Korsvägen slutlig lösning under eftermiddagens maxtimme. Röda flöden = ökad trafik, gröna flöden = minskad trafik.



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

The image is an aerial photograph of a city area, likely a coastal or riverine region, with a blue line representing a river or canal. The map is overlaid with a network of blue lines representing a water distribution system. Various numerical values are placed along these lines, likely representing flow rates or pressures. An inset map shows a zoomed-in view of a specific area, highlighting a junction and the flow of water.

Key numerical values visible on the map include:

- 1360, 1610 (top left)
- 5110, 4760 (top center)
- 3980, 4380 (center)
- 630, 590, 660, 530, 40, 50 (center left)
- 190, 140, 160 (center bottom)
- 450, 80 (bottom center)
- 1010, 1100 (bottom right)
- 1380, 860, 4180, 4480 (bottom right)
- 2380, 3270 (bottom right)

The inset map shows a zoomed-in view of a specific area, highlighting a junction and the flow of water. It includes numerical values such as 510, 580, 10, and 500.

31 av 35

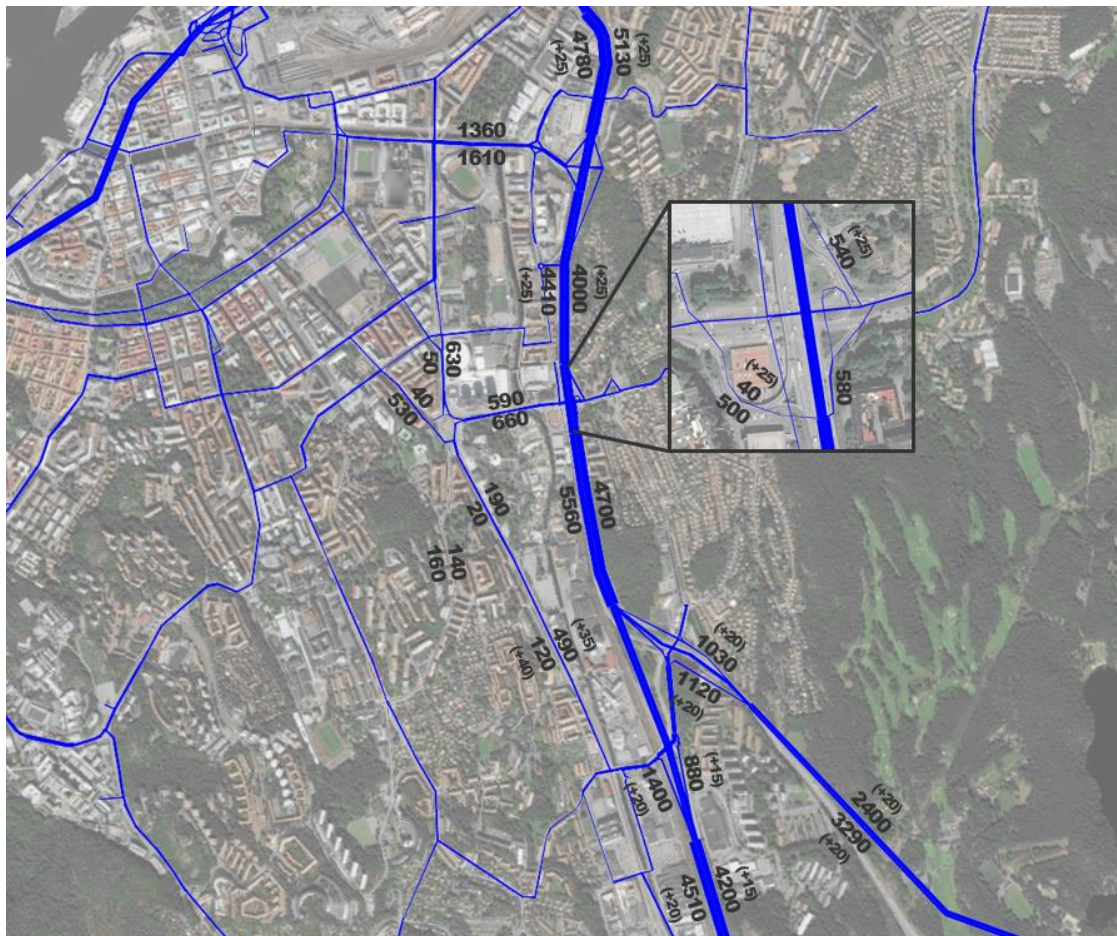
6.6.1 Förmiddag

Trafikanalys Lisebergs utvidgning söderut
Unr 1320030106

6.6.2

Eftermiddag

Under eftermiddagens maxtimme bedöms den alstrade trafiken för WoV, 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. 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, hotellet och WoV alstra cirka 1 400 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, hotellet och WoV. 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, hotellet och WoV. Då trafiken söderut från vattenparken, hotellet och WoV bedöms ta den vägen bör man se över kapaciteten på ramperna och de omkringliggande vägarna även om exploaterings bidrag i sammanhanget är litet.

8. Källor

Sweco (2016), Parkeringsutredning inför detaljplan Lisebergs Jubileumsprojekt.

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