



Göteborgs  
Stad

# Cykelparkering i Centralenområdet



[www.goteborg.se](http://www.goteborg.se)

## Innehåll

<b>1</b>	<b>Bakgrund .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Syfte .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Projektförutsättningar.....</b>	<b>5</b>
3.1	Behov .....	5
3.2	Stadsutvecklingsprogram 2.0.....	6
3.3	Parkering av bil och cykel i Centralenområdet i Göteborg år 2035.....	8
3.4	Tidshorisont .....	10
3.5	Referensgrupp .....	10
<b>4</b>	<b>BRUKARTYPER .....</b>	<b>10</b>
4.1	Behov hos olika användare.....	10
<b>5</b>	<b>Etappindelning.....</b>	<b>12</b>
5.1	Placering och utformning.....	13
5.2	Etapp 2016-2021.....	14
1	Sydöst om centralstationen.....	15
2	Drottningtorget .....	15
3	Norr om centralstationen.....	16
	Antal platser år 2021 .....	17
5.3	Etapp 2021-2023.....	19
4	Göta älvbron .....	20
5	Entré till Västlänken och Nils Ericsonsterminalen.....	20
6	Entré till Västlänken.....	21
	Antal platser år 2023 .....	22
5.4	Etapp 2023-2025.....	24
7	Öst om Centralstationen .....	25
8	Entré till Västlänken.....	25
	Antal platser år 2023/2025.....	26
5.5	Etapp 2027 .....	28
9	Bangårdsviadukten.....	29
10	Norr om spåren.....	29
	Antal platser år 2027 .....	30
5.6	Etapp 2035 (eller tidigare!).....	32
11	Byggnaderna vid Västlänken .....	33
12	Byggnader vid Nils Ericsonsterminalen .....	33
<b>6</b>	<b>Slutsats .....</b>	<b>35</b>
	<b>Bilagor .....</b>	<b>38</b>
	Åtgärds katalog .....	38

# 1 BAKGRUND

---

Centralenområdet genomgår en stor omvandling där stora infrastruktur- och stadsutvecklingsprojekt kommer att pågå under de kommande åren. Den föreslagna utvecklingen i Centralenområdet ställer höga krav på att människor lätt ska kunna utnyttja hållbara transporter samtidigt som markytorna är begränsade i och med den kraftiga förtätningen. I Göteborg Stads översiktsplan, trafikstrategi och cykelprogram anges mål om att förbättra förutsättningarna att resa hållbart. *Cykelprogram för en nära storstad* (Göteborg Stad, 2015) anger att andelen cykelresor ska fördubblas till år 2025. Ambitionen hos Trafikkontoret är att ytterligare en fördubbling ska ske tills år 2035. Cykeltrafiken blir en viktig pusselbit för Göteborgs Stad att lösa för att uppnå de övergripande målen i trafikstrategin och cykelprogrammet. Genom att belysa behovet av cykelparkeringsplatser i centralenområdet kan arbetsprocessen med detaljplanearbeten underlättas samtidigt som förutsättningarna för hållbara resor förbättras.

---

## 2 SYFTE

---

Andelen resor som sker med cykel planeras att öka kraftigt. Därtill sker en omvandling av Centralenområdet där ny bebyggelse och tillkomsten av Västlänken kommer innebära att antalet resenärer ökar. Denna utredning omfattar det kommunala behovet av cykelparkeringar vilket utgörs av kollektivtrafikens behov och ett visst tillskott pga av ett ökat cyklande till centrum. Till detta tillkommer behovet av cykelparkeringar på hos privata fastighetsägare, både i byggnader och på kvartersmark, vilket alltså inte omfattas av den här sammanställningen. Centralenområdet med dess omvandling sker etappvis och cykelparkeringsplatserna behöver planeras utifrån denna etappindelning.

Utredningen ska i första hand visa var cykelparkeringsplatser kan lokaliseras och vilket år det kan tänkas vara lämpligt. Utredningen ska även redovisa antalet cykelparkeringsplatser som kan anläggas på ytorna som föreslås i nära anslutning till kollektivtrafiken.

Denna utredning ska utgöra grunden till det fortsatta arbetet i detaljplaneskeden med konkreta åtgärdsförslag vid rätt tidpunkt samt tydliga avgränsningar för att underlätta detaljplanearbetet.

---

## 3 PROJEKTFÖRUTSÄTTNINGAR

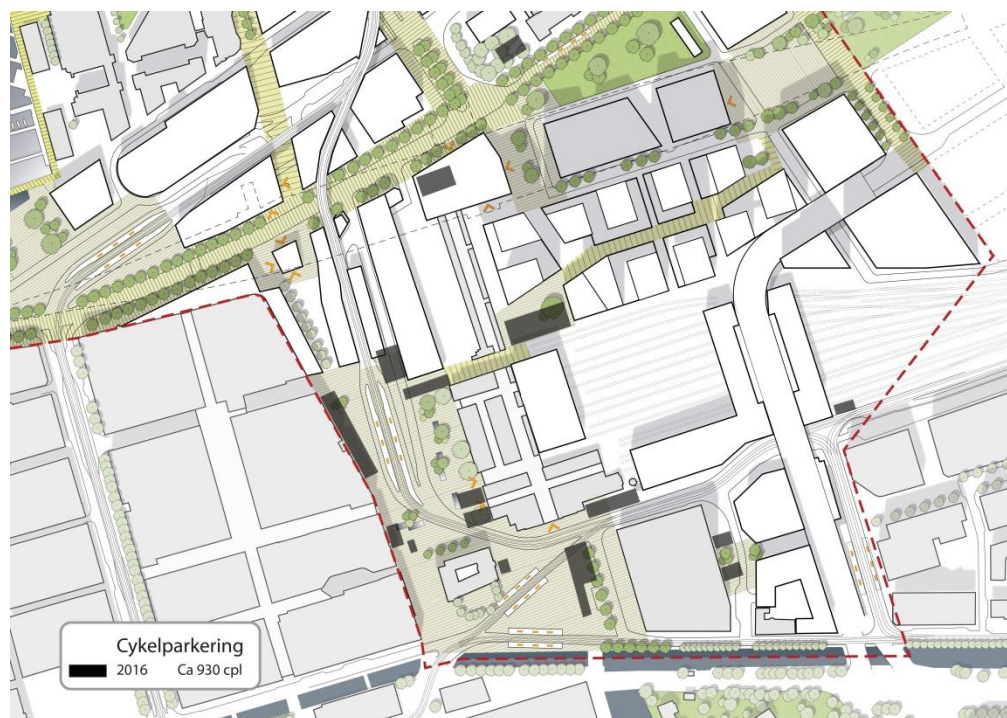
### 3.1 Behov

Centralstationen/Nils Ericsonterminalen trafikeras idag av ca 77 000 av- och påstigande och är en viktig nod med höga gång- och cykelflöden. För dessa finns 930 kommunala cykelparkeringsplatser vid stationsområdet (inkluderat privata cykelparkeringsplatser i området är antalet 1440 st), vilket är lågt jämfört med andra städer i Sverige. Detta innebär att det finns ungefär 1,2 cykelparkeringsplatser per 100 resenärer.

Beläggningen på cykelparkeringsplatserna är ungefär 75 % med stor variation beroende på parkeringens placering, ungefär 20 % av cyklarna står över natten och en intervjustudie på Drottningtoret och Centralstationens östra sida meddelar att 70 % av användarna har fortsatt resande som sitt ärende. I området finns även sex låncykelstationer som totalt har 200 allmänt tillgängliga låncyklar.

År 2035 beräknas antalet av- och påstigningar vara 95 000 per dygn (resande med tåg och buss: Västlänken, Centralstationen, Nils Ericsson-terminalen) och en betydligt större andel av anslutningsresorna kommer att ske med cykel.

Utredningen utgår från den tidigare gjorda utredningen *Parkering av bil och cykel i Centralenområdet i Göteborg år 2035* (Göteborgs Stad, 2015) som slår fast att antalet cykelparkeringsplatser bör ökas från dagens ca 930 st till ca 3 500 (dvs till 3,7 per 100 resenärer). För att även ta höjd för ett ökat cyklande generellt till centrum föreslår den här utredningen att antalet platser bör ökas med ytterligare 1 000 st.



Figur 6: Befintliga cykelparkeringsplatser vid målpunkterna för kollektivtrafik.

## 3.2 Stadsutvecklingsprogram 2.0

Göteborgs kommunfullmäktige antog år 2012 Vision Älvstaden och Stadsbyggnadskontoret har arbetat med att konkretisera visionen och tagit fram Stadsutvecklingsprogram 2.0 för centralenområdet (STUP 2.0). Arbetet har skett tillsammans med Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret, Trafikkontoret, Park och Natur samt stadsdelsförvaltningen Centrum från Göteborgs Stad och blev klar 2016. STUP 2.0 ligger till grunden för det fortsatta arbetet med utvecklingen av centrum.

STUP 2.0 har tagit fram sex mål för att ange en strategisk inriktning för det fortsatta arbetet. Dessa mål är:

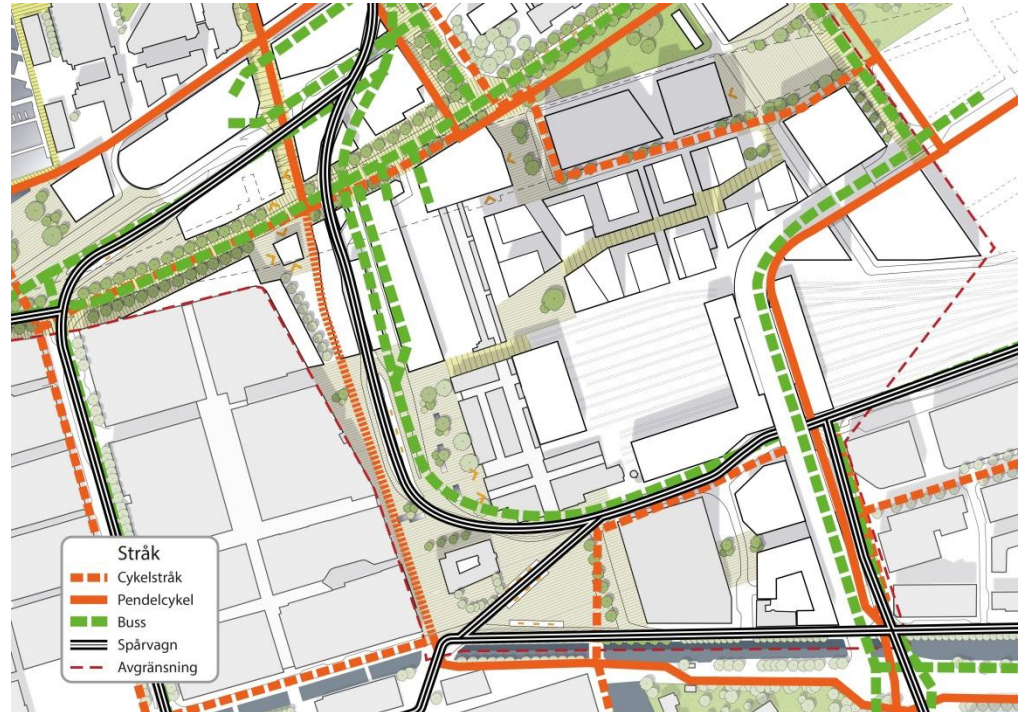
1. Inkluderande och levande del av staden med blandade funktioner
2. Ny bebyggelse i en tät och finmaskig stadsstruktur
3. Kontinuerliga gång- och cykelstråk i attraktiv miljö i ögonhöjd
4. Regional och lokal tillgänglighet på fotgängarens villkor
5. Bygg vidare på befintliga och integrera nya kvaliteter- grönska och vatten
6. Klimat- och miljösamt stadsbyggnad- lätt att leva hållbart



Figur 1: Avgränsningsområde för STUP 2.0

Arbetet med att ta fram rätt platser för cykelparkering berör främst målen angående kontinuerliga gång- och cykelstråk i attraktiv miljö och att möjliggöra klimat- och miljösamt stadsbyggnad där det är lätt att leva hållbart.

Den strategiska inriktningen för trafik och mobilitet i Centralenområdet handlar om att underlätta hållbara resor till och från området. Inriktningen anger att fotgängaren ska vara i fokus, med god tillgänglighet med cykel och kollektivtrafik dock i låga hastigheter över sträckor där det är tätt med fotgängare.



Figur 2: Definierade tråk i Centralenområdet.

Centralenområdet ska vara kommunikationsnavet för regionala och nationella resor och kopplingar som gör det enkelt för fotgängare och cyklister att nå området ska prioriteras. Den strategiska inriktningen för parkering handlar främst om att skapa yteffektiva lösningar och åtgärder som främjar hållbara färd sätt.

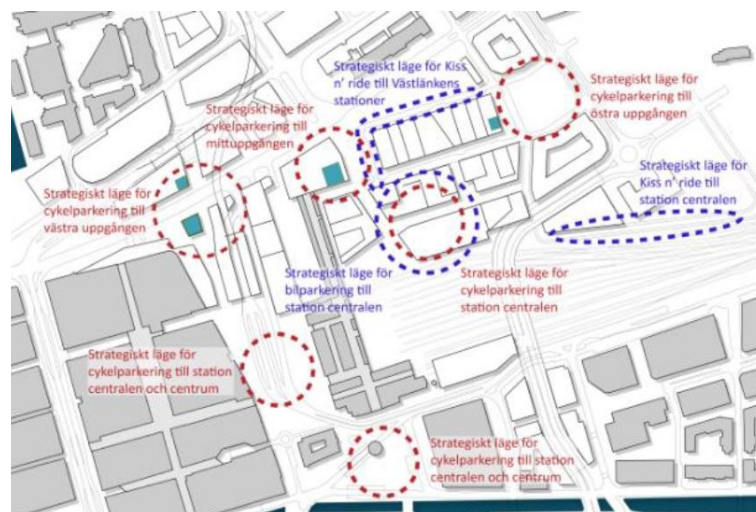
Cykelparkeringen, som anges behöva utökas kraftigt i STUP 2.0, ska upplevas som smidiga och bekväma. Cykelparkeringslösningar ska ha en genomtänkt placering och god tillgänglighet till låncyklar är också en prioritet.



Figur 3: Pågående planer i utredningsområdet.

### 3.3 Parkering av bil och cykel i Centralenområdet i Göteborg år 2035

Göteborg Stad har låtit genomföra en parkeringsutredning för Centralenområdet (*Parkering av bil och cykel i Centralenområdet i Göteborg år 2035*, Göteborgs Stad, 2015), vilken ligger till grund för det fortsatta arbetet. Utredning har utgått från att ungefär 670 000 m<sup>2</sup> bruttoyta byggs i avgränsningsområdet vilket stämmer överens med dagens utgångsläge. Den kraftiga förtätningen sker främst med kontor, bostäder och handel.



Figur 4: Strategiska lägen utpekade för bil- och cykelparkeringsplatser (källa: *Parkering av bil och cykel i Centralenområdet i Göteborg år 2035*, Göteborgs Stad, 2015).



Parkeringsutredningen har legat till grund för det fortsatta arbetet med cykelparkeringsplatser.

Parkeringsutredningen föreslår totalt 14 000 cykelplatser för att tillgodose Göteborg Stads parkeringstal. Ungefär 3 500 av dessa parkeringsplatser är till för kollektivtrafikresenärerna i Centralenområdet.

Utredningen föreslår även ett antal strategiska lägen för cykelparkeringsplatserna. Dessa lägen finns utpekade i figuren ovan.

Utredningen bedömer även att behovet av antalet cykelparkeringsplatser bör lokaliseras enligt:

- 1200- 1600 platser fördelat på Västlänkens tre entréer
- 800-840 platser vid Nils Ericsonterminalen
- 1350-1380 platser i olika lägen runt centralstationen: vid Drottningtorget (söder), mellan Nordstan och Centralstationen (väster), på mark strax norr om perrongerna och i garage (RegionCity) direkt norr om perrongerna, samt eventuellt ett läge vid Bangårdsviadukten (på längre sikt).



Figur 6: Slutligt behov (källa: Parkering av bil och cykel i Centralenområdet i Göteborg år 2035, Göteborgs Stad, 2015).

### 3.4 Tidshorisont

I centralenområdet kommer en omvandling att ske under lång tid framöver. Tre entréer till Västlänken kommer att vara färdigställda till år 2027. Nils Ericsonterminalen kommer att vara utbyggd med direkt passage till Västlänken till år 2023. Centralstationen förblir i dess befintliga skick men med ny utformning av utomhusytor mot Nordstan samt nya passager till plattformarna via Bangårdsviadukten, vilket beräknas vara klar år 2027.

Ungefär 95 000 på- och avstigningar förväntas ske per dag vid Västlänken, Centralstationen och Nils Ericsonterminalen. Detta kan jämföras med 77 000 på- och avstigningar i dagsläget.

### 3.5 Referensgrupp

Inom projektet har en referensgrupp använts med deltagare från Stadsbyggnadskontoret och Trafikkontoret. Som en del i utredningen har en workshop hållits med dessa. En åtgärds katalog över hur parkeringen för respektive plats kan lösas har tagits fram, vilken har legat till grund för de föreslagna alternativen (medföljer som bilaga).

## 4 BRUKARTYPER

---

Den upplevda frihet är en stark kultur som påverkar cyklister, dels gällande vägval och även i fråga om val av parkering eller att låsa fast cykeln även om det inte är tillåtet.

För cyklister är parkeringen en naturlig del av vägen från cykelstråket till destinationen och inte något som är värt en omväg. De parkeringsplatser som bäst uppfyller detta villkor kommer alltid att vara de första att användas. Där man kan observera många parkerade cyklar på en viss plats är det oftast för att platsen är naturlig att parkera på på vägen till slutdestinationen, vilket gör att det ofta är värt att överväga en anordnad parkeringsplats just där. Tillgång till parkeringen bör vara en direkt förlängning av de naturliga stråken mot målpunkten och ska vara synlig när man rör sig i det allmänna nätet..

Utöver lämplig lokalisering ökar god skyltning och riktning information på väl valda platser chanserna att cyklisterna hittar dit både gällande parkering på markplan och i cykelgarage. Utmaningen här är bland annat det visuella "bruset" i stadsrummet, så informationen om parkeringsmöjligheterna måste kämpa för cyklisternas uppmärksamhet i konkurrens med skyltar i butiker och reklam.

### 4.1 Behov hos olika användare

Cyklister är en spretig grupp med olika behov och krav på parkering, vilket man måste vara medveten om vid utformning och kommunikation. De flesta cykelparkeringarna på offentliga platser används av olika typer och det är viktigt

att vara medveten om skilda behov, så lösningarna både tillmötesgår den äldre cyklisten med t.ex. en tung damcykel, familj-lastcykeln med lastbehov och den unge användaren med den dyra tävlingscykeln.

Användarprofiler ger olika typer av cyklister en röst som kan bidra till användarvänliga cykelparkeringar, konceptutveckling och kommunikation med cyklister i allmänhet. Användarprofilerna som anges nedan har tagits fram genom en undersökning av cyklisters beteende vid parkering i samband med handel och pendling i Köpenhamn. Typerna är relativt allmängiltiga men skiljer sig säkert något från situationen i Göteborg.

## Lådcyklisten

Möjlighet att stå bredvid den parkerade cykeln för att lyfta i och ur varor/barn/hundar i lådan.

- Tydligt markerade platser endast för lastcyklar
- Parkering under tak
- Tillgång utan trappor, flackt.
- Möjligheten till fastlåsning

## Pendlaren

- Goda möjligheter till fastlåsning, mycket gärna under tak
- Möjlighet att låsa in hjälm och övrig utrustning. Möjlighet att se sig i spegeln.

## Retrocyklisten

- Möjlighet att fixera cykeln, så att du kan fylla cykelkorgen utan cykeln välter.
- Retrocyklisten låser sällan fast sin cykel, men skulle överväga det om det var lättare.

## Cykelentusiasten

- Möjligheten att låsa fast cykeln, men det är inte tillräckligt eftersom det inte hindrar att delar stjäls.
- Cykelparkering som är mycket säker från stöld och vandalisering, t.ex. övervakning
- Täckt cykelparkering
- Möjlighet att spola av cykeln t.ex. i samband med saltade vägar.

- Möjlighet att låsa in utrustning

### Citybikern

- Många cykelställ, gärna täckta
- Möjlighet till fastlåsning likt cykelentusiasterna, men inte lika viktigt ju äldre cykeln blir.

### El-cyklar

- Möjlighet till fastlåsning
- Laddmöjlighet för el-cyklar

Flera av brukarprofilernas anspråk är alltså samma och bör därmed eftersträvas. Den stora skillnaden gäller oftast behovet av stödsäker parkering. Nyetablering av cykelparkering i Göteborg är alltid med fastlåsningsmöjlighet av ramen, så skillnader i fråga om hjullås eller ramlås är inte aktuellt här.

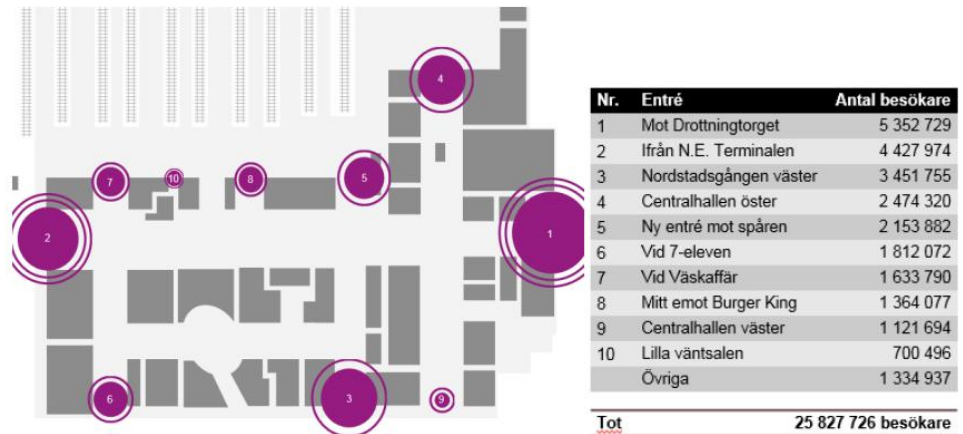
Man bör se till att de platser som vänder sig till både shopping och pendling stöder behoven att cykeln kan stå stabilt och att cykelkorg och väskor kan fyllas utan cykeln tippar. Även pendlarens önskan om möjlighet till förvaring av hjälm och utrustning bör stödjas.

En eventuell etablering av helautomatiska cykelparkeringar kommer stödja de flesta grupperna i fråga om säkerhet och täckt parkering. Om det är ekonomiskt genomförbart bör det övervägas att upprätta en eller flera helautomatiska lösningar. Dessa lösningar är även mycket yteffektiva.

## 5 ETAPPINDELNING

---

I följande avsnitt beskrivs en successiv etablering av cykelparkering i takt med områdets exploatering. Det beskrivs dels var det kan och bör finnas cykelparkeringsmöjligheter samt när i tid detta kan ske. Dessutom beskrivs vilken typ av cykelparkering som bör inrättas för att stödja det framtida behovet på bästa möjliga sätt.



Figur 7: De mest använda entréerna till stationen

Figuren ovan visar ingångarna till centralstationen, den norra (2) och södra ingången (1) används mest. Även de två östra ingångarna (4 och 5) används relativt mycket. Dessa fyra ingångar kommer att i framtiden kunna angöras med cykel och cykelparkering i närheten blir viktigt. Ingång (3 och 6) används främst av fotgängare från Nordstan och från kollektivtrafikresenärer och i mindre utsträckning av cyklister. Cykelparkering bör planeras omedelbart framför stationens ingångar.

## 5.1 Placering och utformning

Det är viktigt att den framtida cykelparkeringen kommer att vara bekväm att använda med så litet gångavstånd som möjligt till stationen. Exemplet nedan från Malmö visar en relativt nyligen anlagd cykelparkering som är oftast halvfullt då ytorna till höger om stationen används istället.



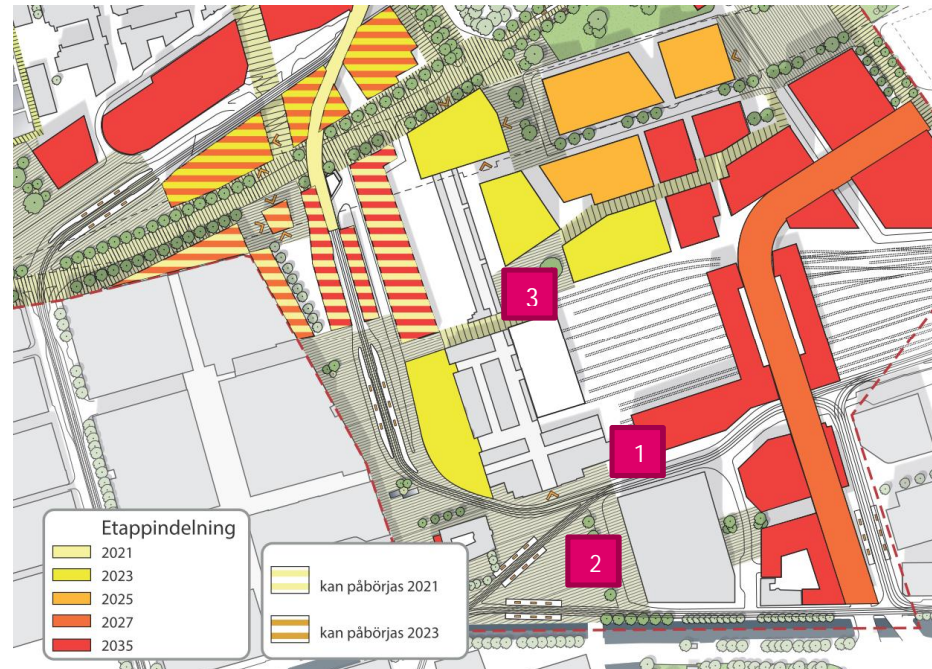
Figur 8: Cyklar parkerade på perrongen mellan cykelförråd och station, bilderna tagna vid samma tillfälle.

Framtida parkeringslösningarna måste stödja cyklisternas beteendemönster i så stor utsträckning som möjligt. För att säkerställa att cyklister kommer att använda framtida parkering, föreslås att tillfälliga cykelparkeringar anläggs på de platser som senare planeras att användas permanent. Det blir då möjligt att undersöka behoven hos cyklister och vanor, och på så sätt flagga för eventuella justeringar i läge och utformning av den permanenta lösningen.

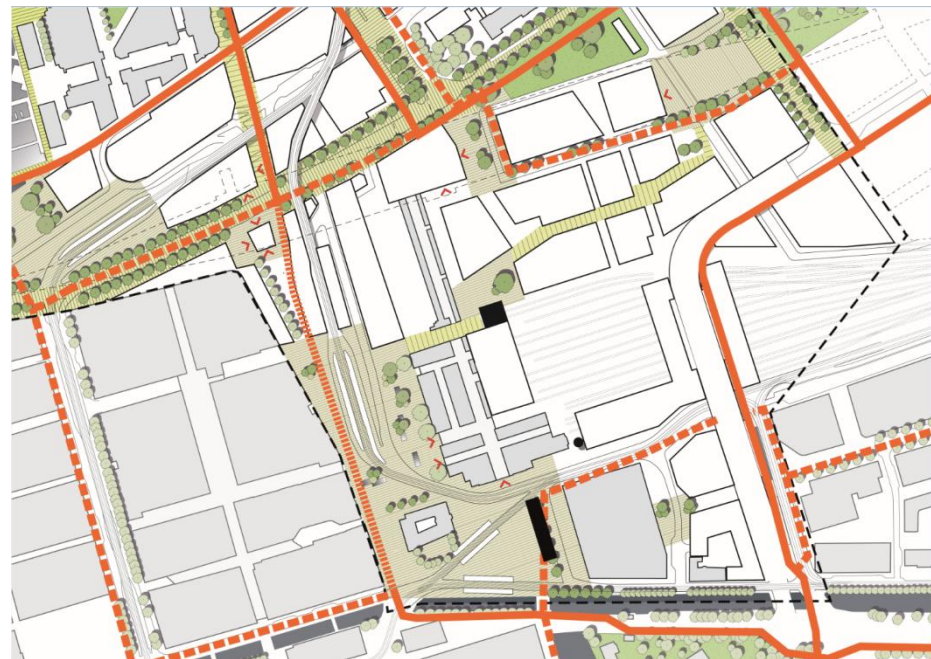
## 5.2 Etapp 2016-2021

Hela området kommer att i någon mån påverkas av omvandlingen men alla platser kommer inte att byggas om från grunden.

På kartan nedan finns markerade områden som redan idag kan börja planeras för byggandet av permanenta cykelparkeringar.



Figur 9: Ytor för cykelparkering som kan börja planeras och anläggas idag.



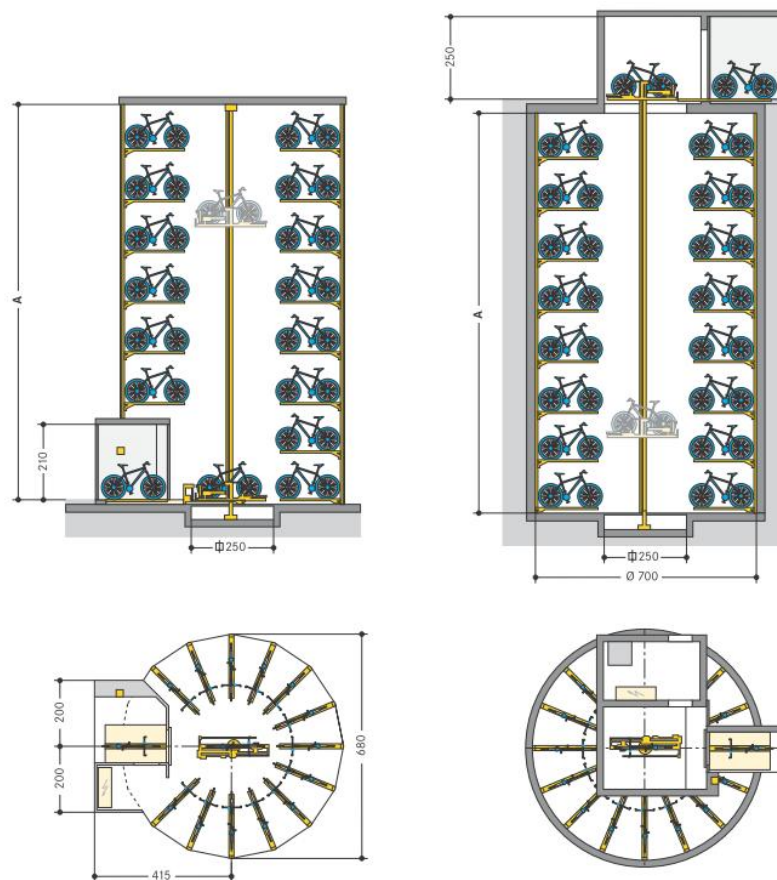
Figur 10: Utrymmesbehov för nedanstående lösningar

På kartan föregående sida är tre platser markerade. Vid plats 2 och 3 finns idag ett större utbud av parkeringar, medan det inte finns parkering vid plats 1 i dagsläget. Förslag på utförande beskrivs nedan.

## 1 Sydöst om centralstationen

Med förändringar i trafikeringen runt hela stationsområdet kommer det i framtiden sannolikt att underlätta för cyklister att angöra denna del av stationen. I kombination med närheten till spåren kommer det att innebära att väldigt många cyklar kommer att parkeras här.

En lösning är att etablera helautomatiska parkeringar i silos, antingen under eller ovan jord, beroende på vilka tekniska förutsättningar som finns under jord och de ekonomiska ramarna för projektet.



Figur 11: Bikesafe av Wöhr parking. Både som torn eller underjordisk lösning.

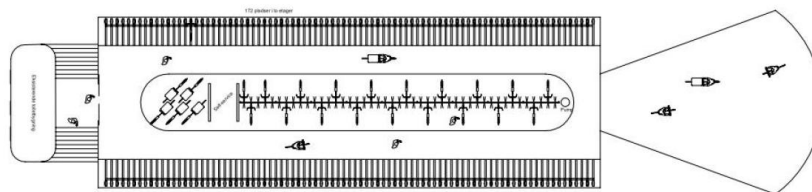
Som referens kan nämnas att Bikesafe kan anläggas för cirka 30 000 danska kronor per parkeringsplats för ett torn med 122 platser i 8 våningar. Tillgång till parkeringen kan kopplas till t.ex. resenärernas pendelkort.

## 2 Drottningtorget

På Drottningtorget finns idag en stor markparkering, med en hög utnyttjandegrad. Denna skulle sannolikt förbli hög även när nya och förbättrade

cykelparkeringsmöjligheter erbjuds på den här platsen. Lokaliseringen har varit aktuell i tidigare planering och platsen kan med fördel användas för att visa att man prioriterar cykelparkering av hög kvalitet i området. Därför bör en välfungerande och estetiskt tilltalande cykelparkeringslösning placeras här.

En lösning i halvplan visas i figuren nedan, vilken kan bearbetas arkitektoniskt för att lyfta cykelparkering i Göteborg. Ställningar bör vara av en typ som stöder låsningen av cykelramen.

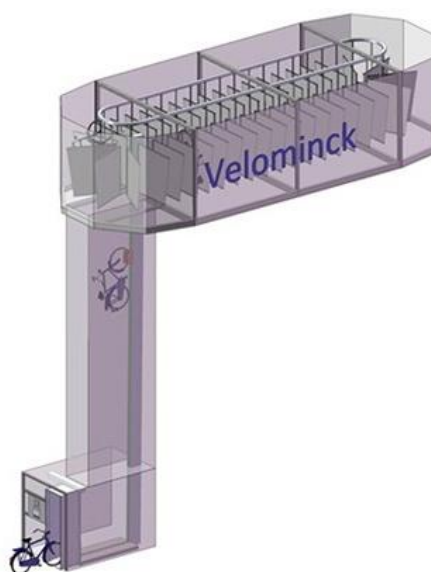


Figur 12 Delvis underjordisk cykelparkering med glastak som släpper in mycket dagsljus och insyn i parkeringen.

### 3 Norr om centralstationen

Detta läge kommer i framtiden att användas av både pendlare till Centralstationen och användare av Nils Ericsonsterminalen. Idag finns cykelparkering på mark på platsen. Idag kan cykeln ledas till platsen genom Nils Ericsonsterminalen. En framtida lösning bör ligga nära spåret, med möjlighet att cykla ända fram.

En lösning med helautomatisk cykelparkering kan utnyttja utrymmet ovanför närmaste spåret.



Figur 13: Velominck med möjlighet till cykelförvaring vid närmaste spåret.

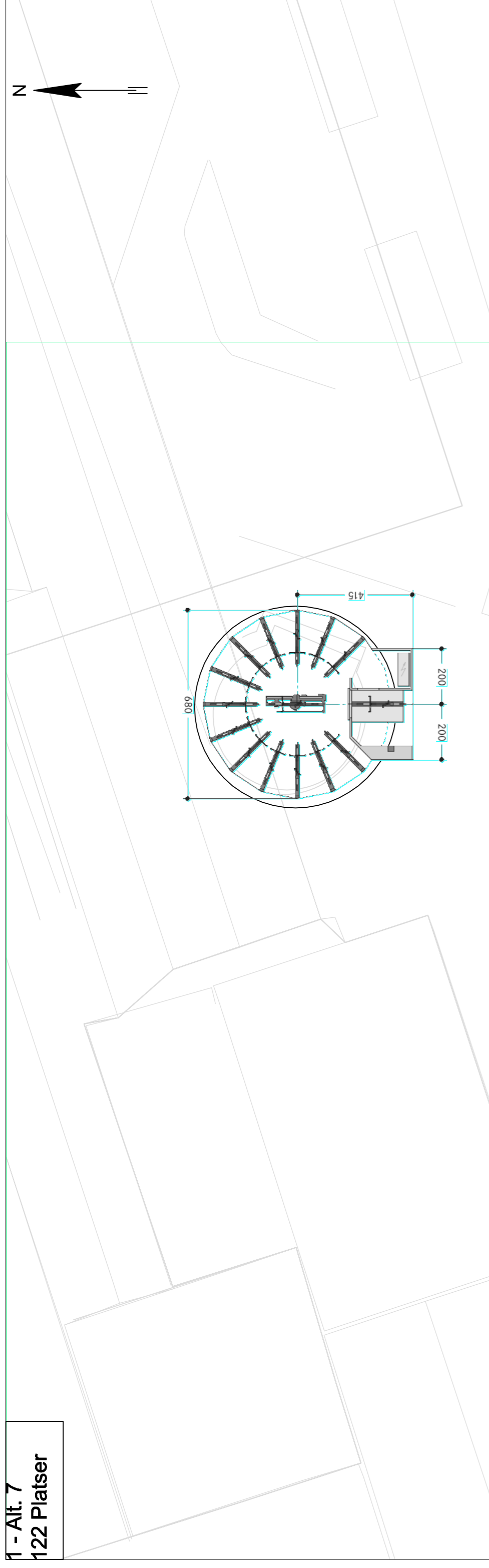


**Antal platser år 2021**

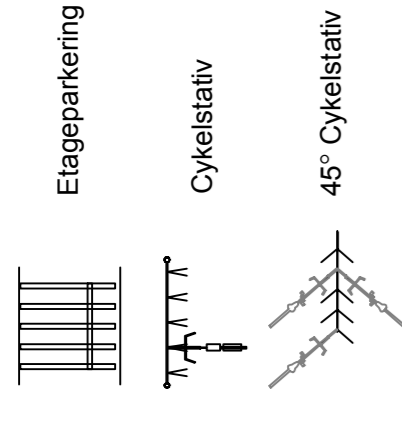
De tre beskrivna förslagen kommer att möjliggöra ca 1152 parkeringsplatser, varav 122 platser på plats nr 1, 430 platser på plats nr 2 och 600 platser på plats nr 3.

De befintliga parkeringsplatser på dessa tre platser uppgår till cirka 440 platser vilket innebär ett tillskott på ytterligare 712 platser jämfört med dagens situation.

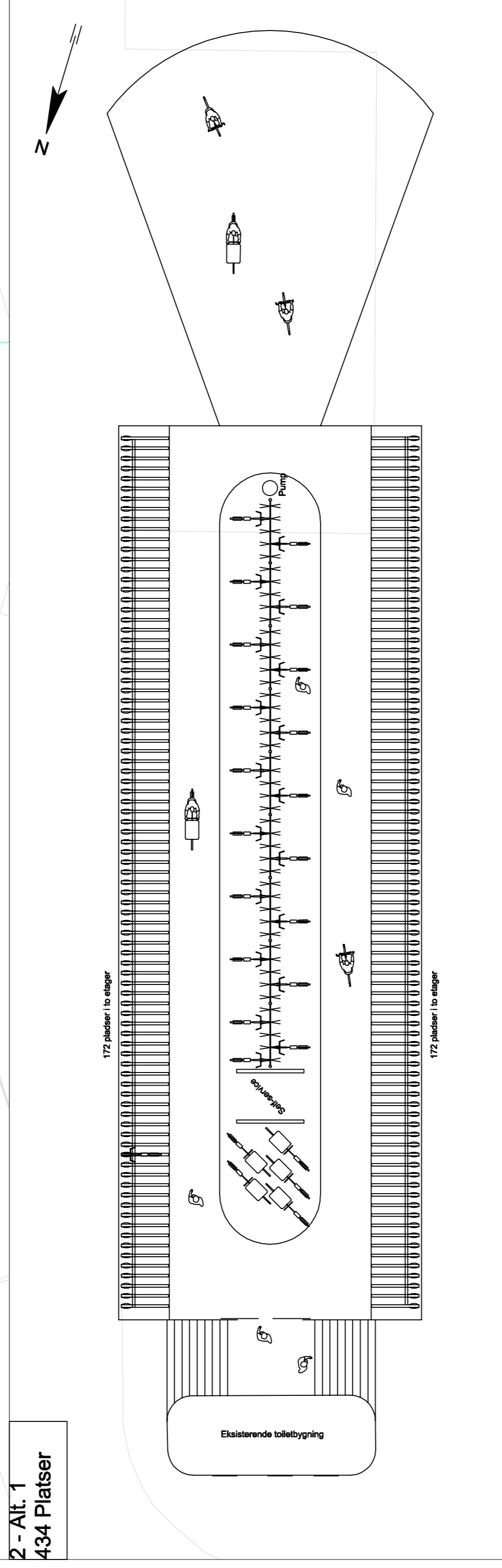
1 - Alt. 7  
122 Platser



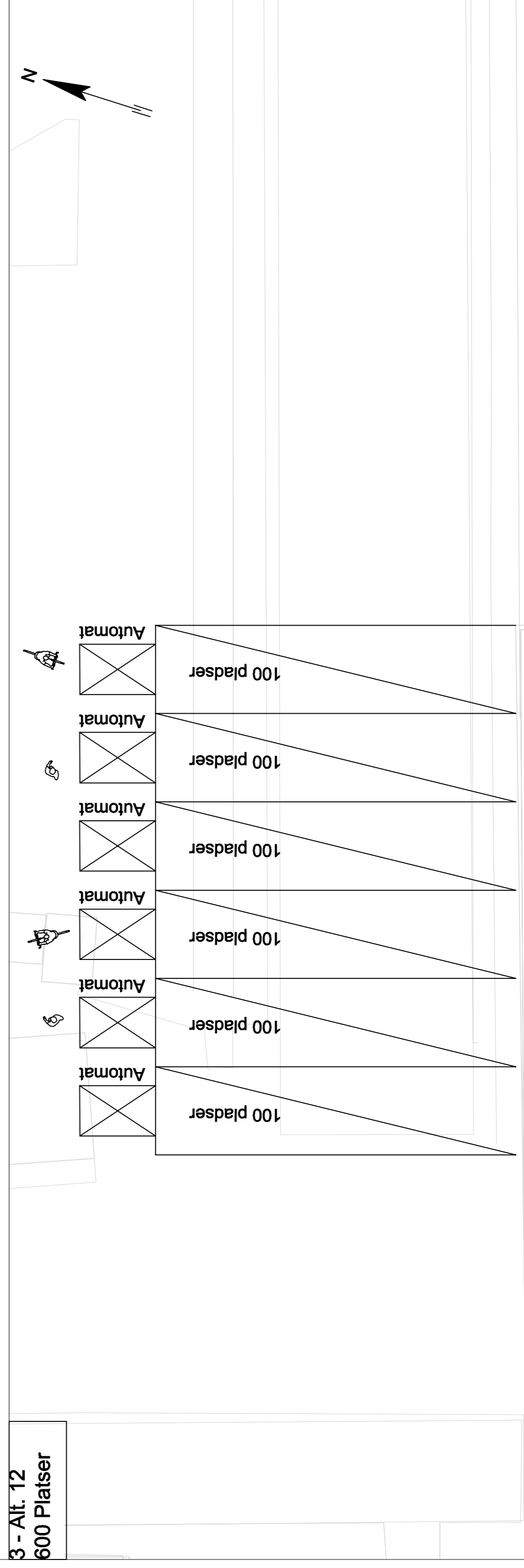
Signaturförklaring



2 - Alt. 1  
434 Platser



3 - Alt. 12  
600 Platser



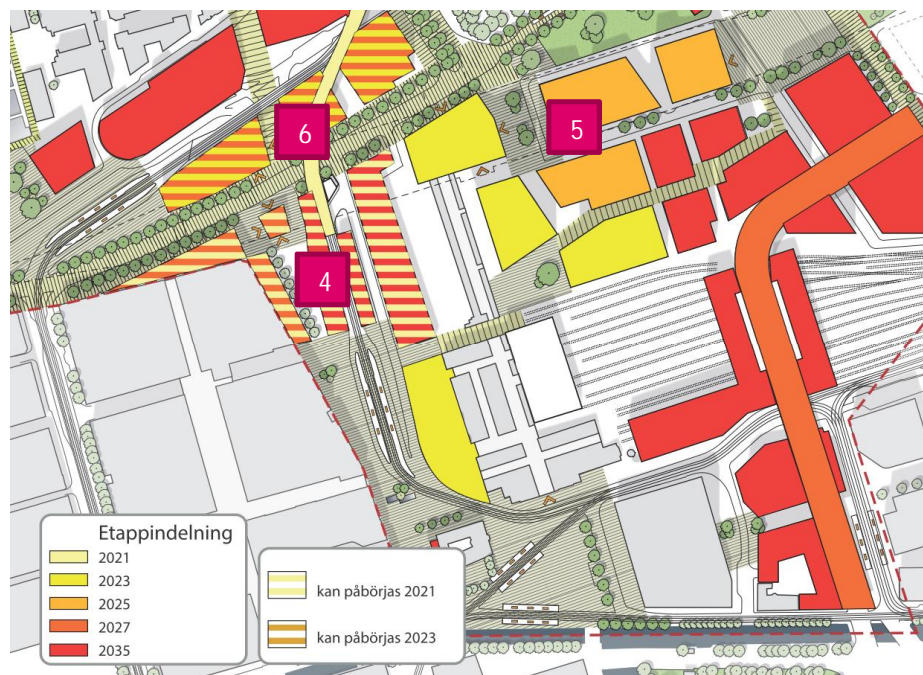
**RAMBOLL**  
 Hannemanns Allé 53  
 DK-2300 København S  
 Tlf: +45 51 61 10 00  
 Fax: +45 51 61 10 01  
 www.ramboll.dk

Rev. 2016-10-14  
 Date 2016-10-14  
 Projekt nr. 1:150  
 Mail 1:150  
 Centralstationen Göteborg  
 Cykelparkering  
 2016-2021  
 Alt. 1, 7 och 12 - 1156 platser

Godk. CW  
 Kontroll. CW  
 Tegn. WA  
 Konstl. WA  
 Tegning nr. Rev.  
 Tegn. CW

### 5.3 Etapp 2021-2023

När Göta älvbron rivs och ersätts med Hisingsbron kommer det befintliga brofästet att kunna användas för andra ändamål. Det skulle därför vara naturligt att etablera cykelparkering i området, i syfte att stödja Västlänken och även det kommersiella livet i Nordstan och centrum.



Figur 14: Platser för cykelparkering vid Centralstationen och senare Västlänken som kan byggas efter 2021.

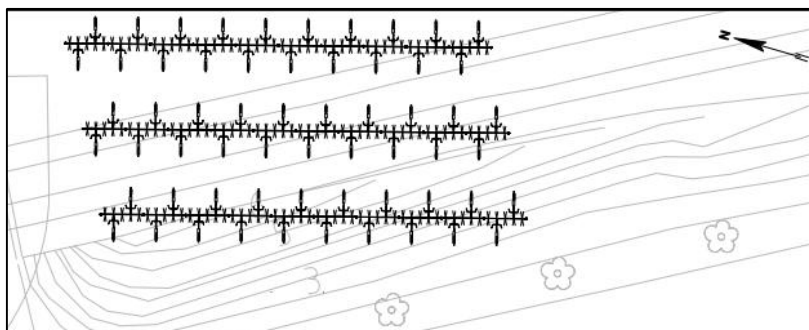


Figur 15: Utrymmesbehov för nedanstående lösningar

På kartan på föregående sida är tre platser markerade. Förslag på utförande beskrivs nedan.

#### 4 Göta älvbron

Markparkering i anslutning till Västlänkens uppgång och Nordstans entréer. Parkeringen här kommer ofta att användas för shopping och bör därför utformas med stabila pollare som stöder detta behov. Cykelparkering etableras som markparkering, vilket skapar god översikt av gaturummet och av tillgängligheten till parkeringsplatser.



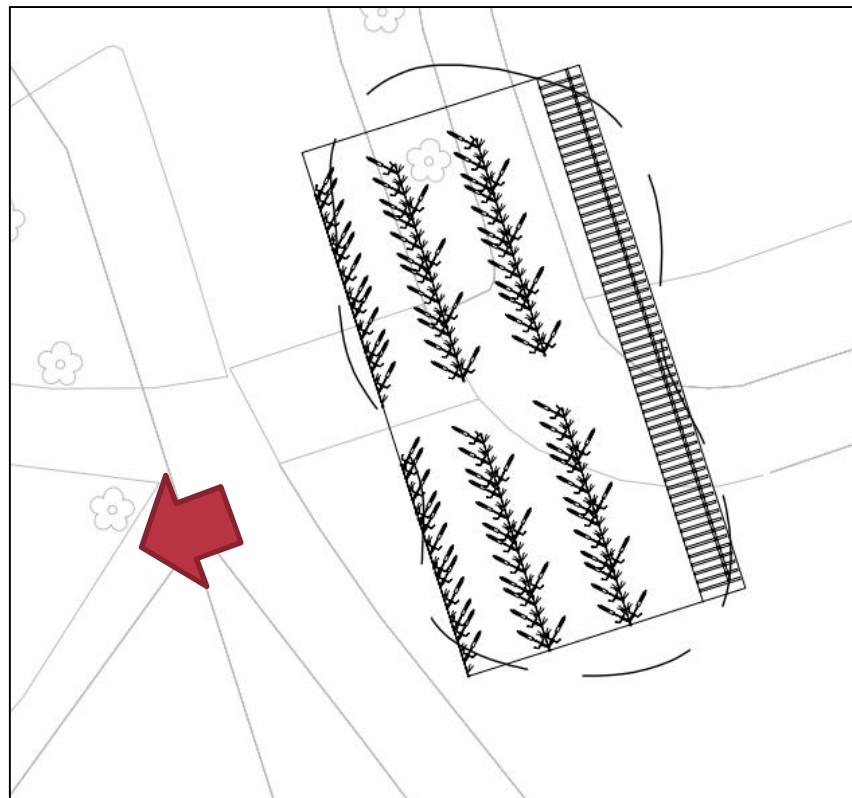
Figur 16: Markparkering söder om den nya entrén till Västlänken.

#### 5 Entré till Västlänken och Nils Ericsonsterminalen

För angöring till Västlänken och Nils Ericsonsterminalen finns möjligheter att etablera en stor utomhusparkering. Detta kan fastställas så snart Västlänkens arbeten på platsen färdigställts. För att säkerställa en effektiv användning av parkeringen bör anläggningen väderskyddas. Väderskyddet kan t.ex. ske i form av etablering av gröna tak, vilket gör att framtida utsikten från byggnaderna runt omkring inte domineras av parkerade cyklar. Parkeringen kan vara en kombination av två våningar och markparkering som visas i figuren nedan. Cyklarna bör kunna låsas fast.



Figur 17: Gröna tak på cykelparkering, Norrport Köpenhamn (foto byens netværk).

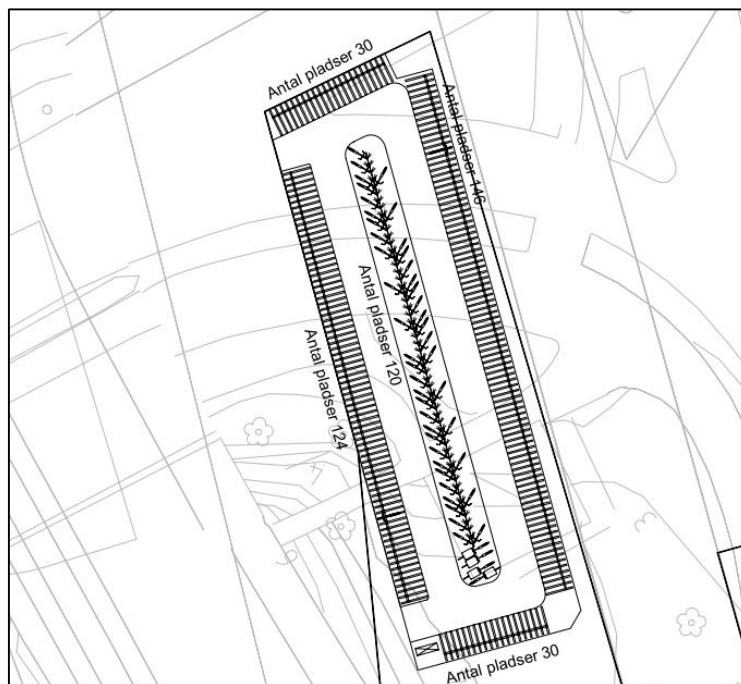


Figur 18: Cykelparkering på Västlänken (angöring visas med pil), om det behövs. beläggning visas som streckad linje.

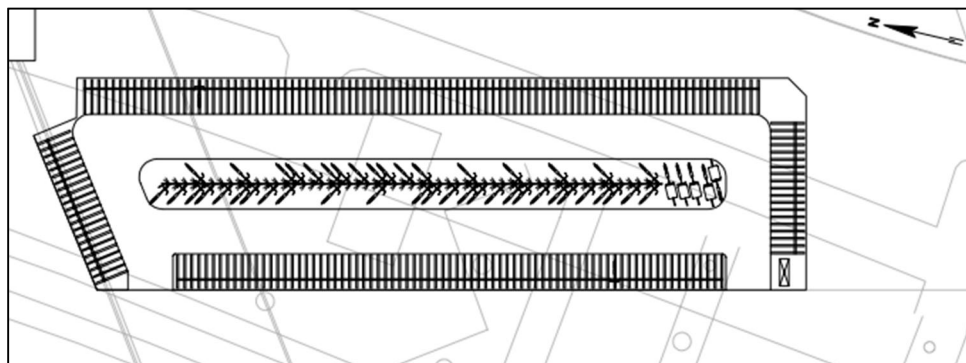
## 6 Entré till Västlänken

Här kan cykelparkering i nya byggnader knutna till Västlänken etableras och vara klara till öppnandet av Västlänken. Det blir därmed möjligt att etablera en lösning med hög servicenivå i direkt förhållande till spåren.

Cykelparkering är etablerad på bottenvåningen med möjlighet att cykla direkt in i byggnaden. Att kunna pendla direkt in i byggnaden och parkera ökar sannolikheten för cyklister att använda cykelparkering snarare än att lämna cykeln precis vid terminalingången. Garaget placeras med fördel en bit in i byggnaden för att ge möjlighet till små lokaler längs fasaden.



Figur 19: Förslag på etablering i byggnad parallellt rampen.

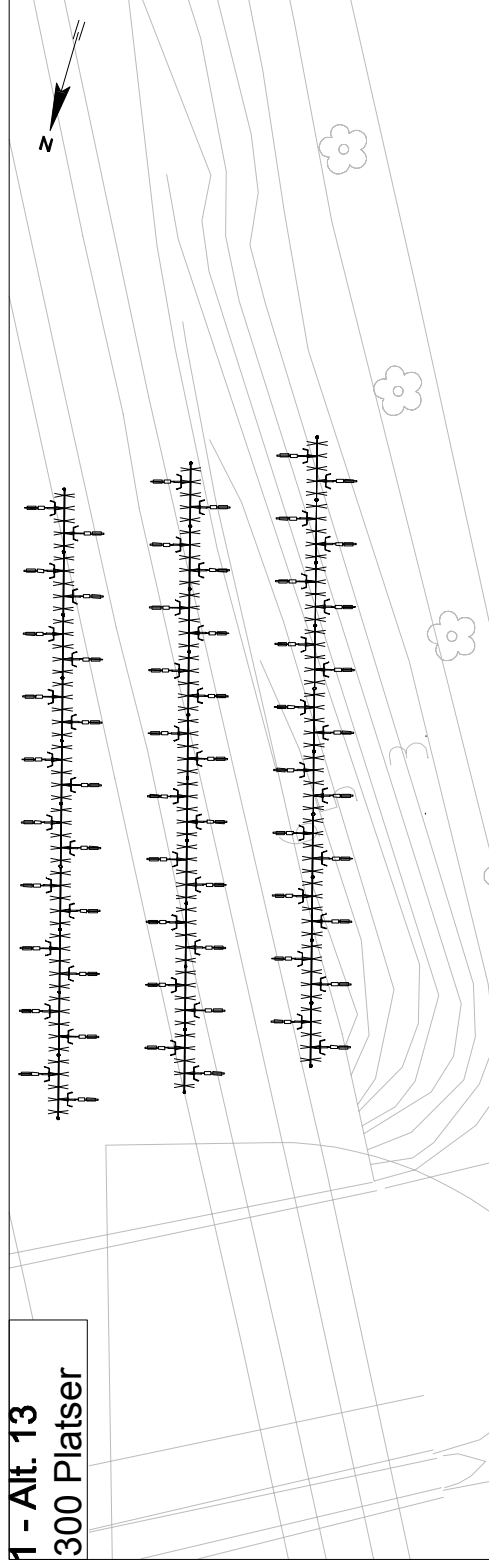


Figur 20: Möjlig utformning av cykelparkering i byggnaden mitt emot ingången till Västlänken.

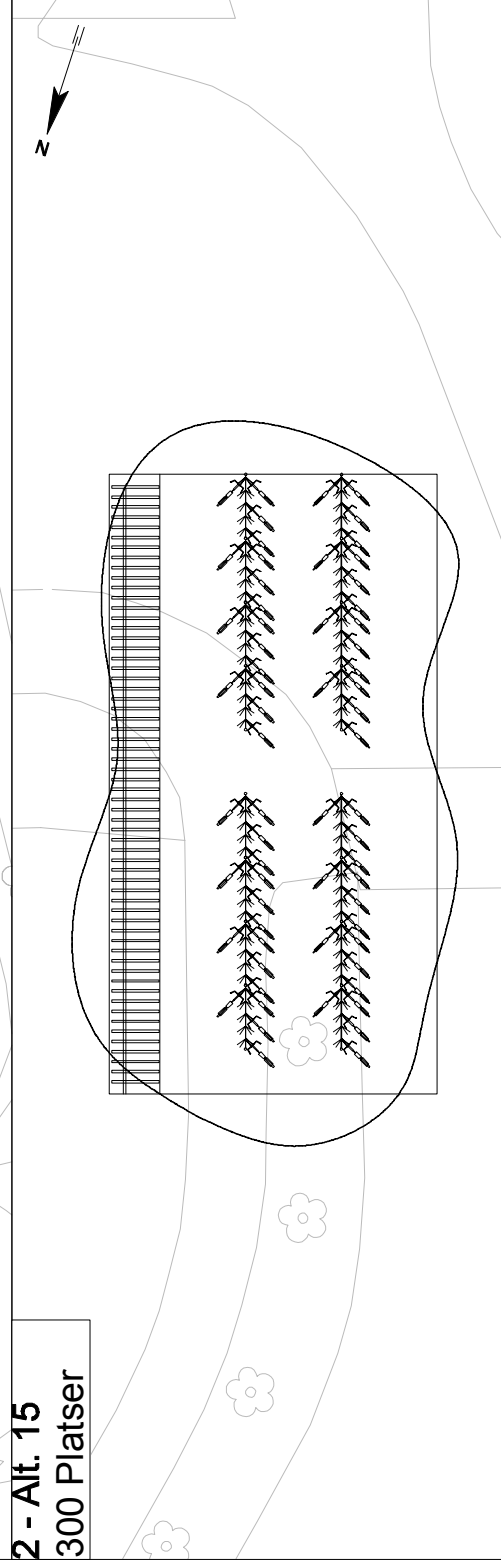
### Antal platser år 2023

Tillskottet av platser följer av hur stora ytor inne i byggnaderna man väljer att ta i anspråk. De två markparkeringarna samt en av de föreslagna två garagen vid Västlänken innehåller totalt 1056 cykelparkeringsplatser. I dagsläget finns det 188 befintliga parkeringsplatser, omedelbart intill tillkommande platser. Detta innebär inrättandet av totalt ytterligare 868 cykelparkeringsplatser.

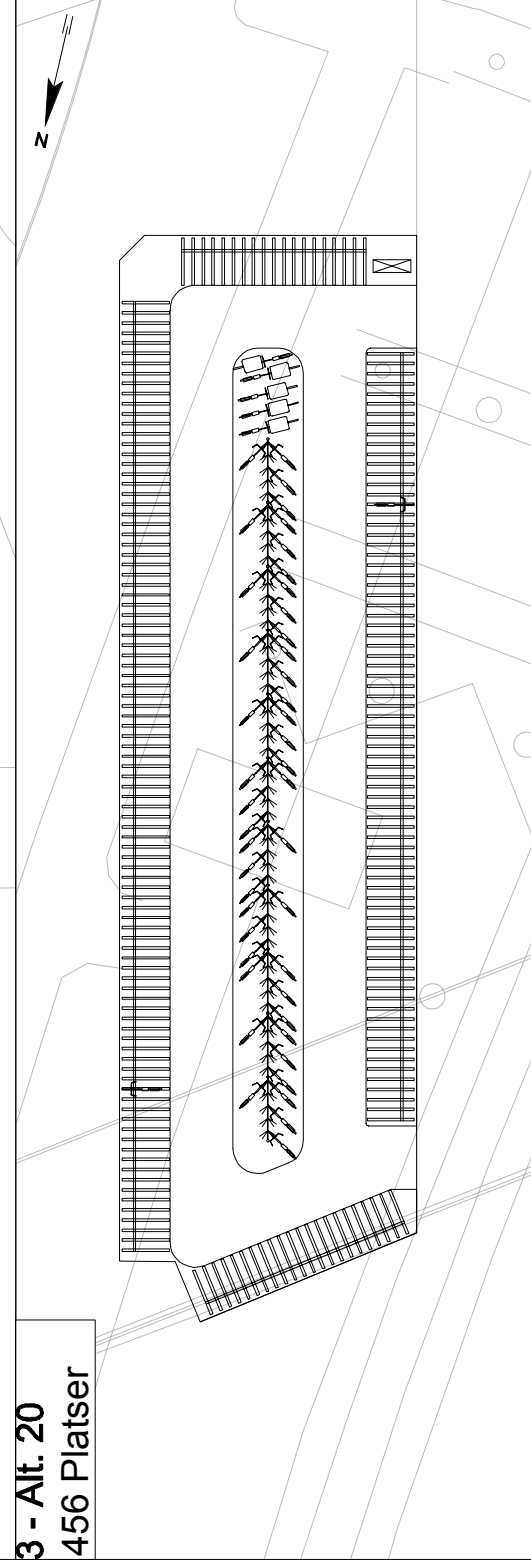
**1 - Alt. 13**  
300 Platser



**2 - Alt. 15**  
300 Platser



**3 - Alt. 20**  
456 Platser



Signaturforklaring



Etageparkering

Cykelstativ

45° Cykelstativ



Rev. 2016-10-14  
 Datum 2016-10-14  
 Kons. WA  
 Tejn. WA  
 Kontroll. CW  
 Godk. CW

**RAMBOLL**  
 Harensgrans Allé 53  
 DK-2300 København S  
 Tlf. +45 51 61 10 00  
 Fax +45 51 61 10 01  
 www.ramboll.dk

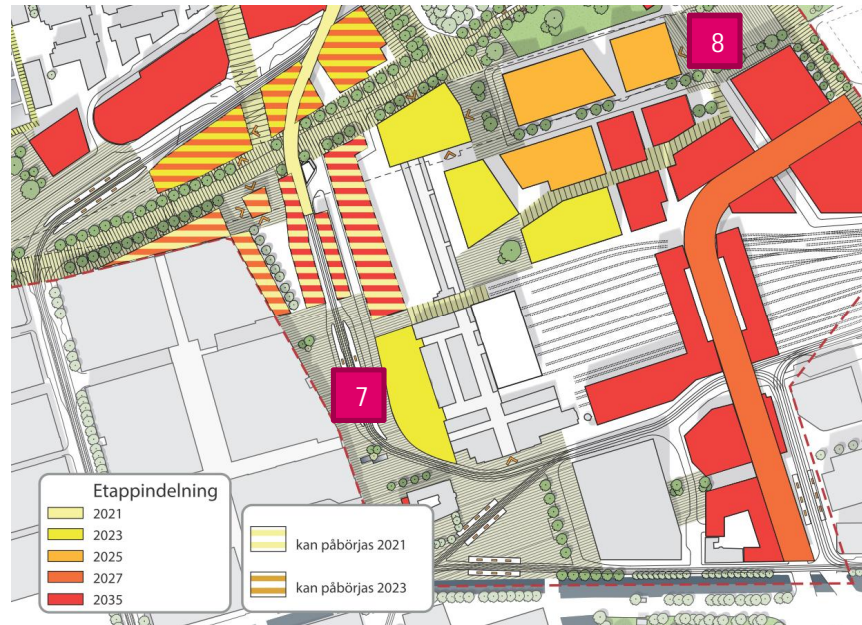
Projektitr. Mill. 1:150  
 Centralstationen Göteborg  
 Cykelparkering

2021-2023  
 Alt. 13, 15 och 20 - 1056 platser

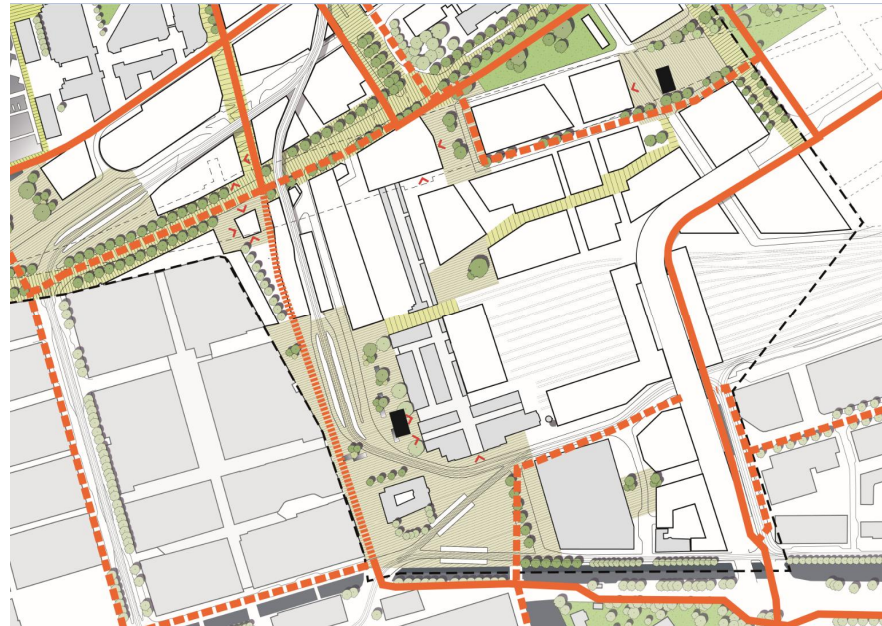
Tegning nr. Rev.

## 5.4 Etapp 2023-2025

I takt med att Gullbergsvass omvandlas och förtätas ökar behovet av cykelparkering från nordost.



Figur 20: Ytor som kan planeras och anläggas 2023-2025.



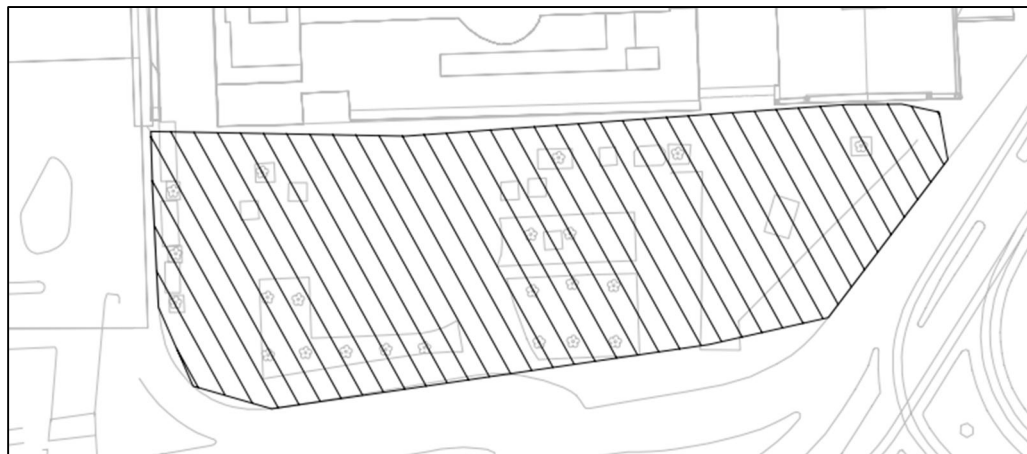
Figur 21: Utrymmesbehov för nedanstående lösningar. Ytan framför centralstationen är schematiskt redovisad.



På kartan på föregående sida är två platser markerade. Förslag på utförande beskrivs nedan.

## 7 Öst om Centralstationen

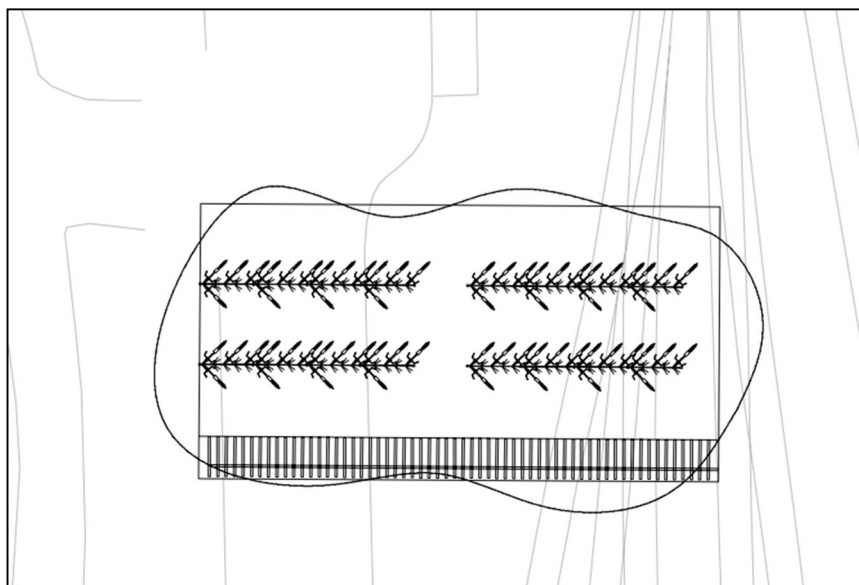
Markparkering etableras på torget framför centralstationen. Dessa kan med fördel anläggas som mindre parkeringsytor vid varje ingång till stationen. Parkering här kommer ofta att användas av shoppare och bör därför utformas extra stabila. Totalt bör ungefär 200 till 300 platser upprättas.



Figur 22: Markparkering framför centralstationens entré. Själva utförandet måste synkas med övrig planering.

## 8 Entré till Västlänken

Vid den östra uppgången till Västlänken etableras cykelparkering motsvarande den etablerade parkeringen längre västerut (se figur 19).

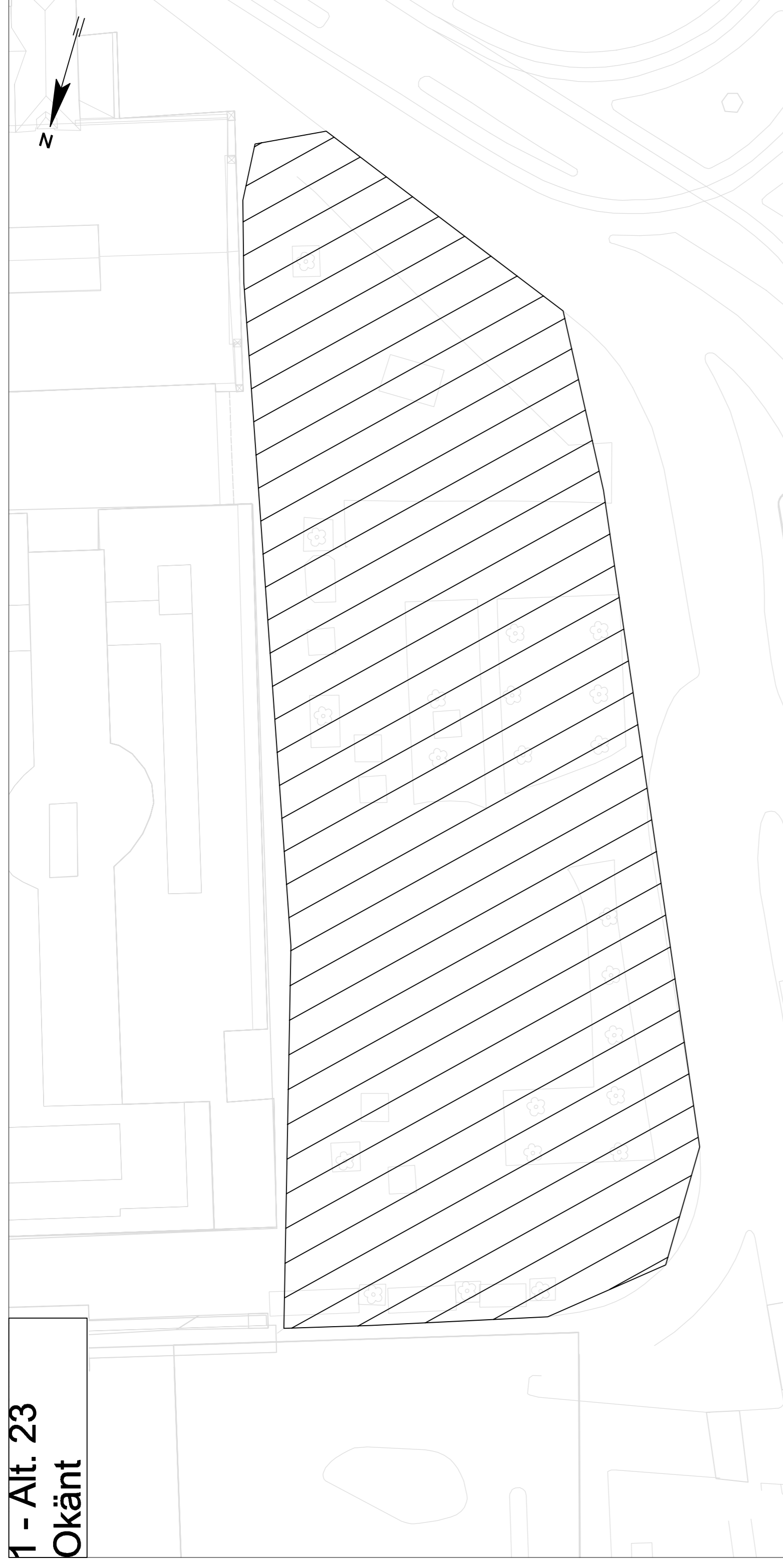


Figur 23: Cykelparkering vid Västlänken

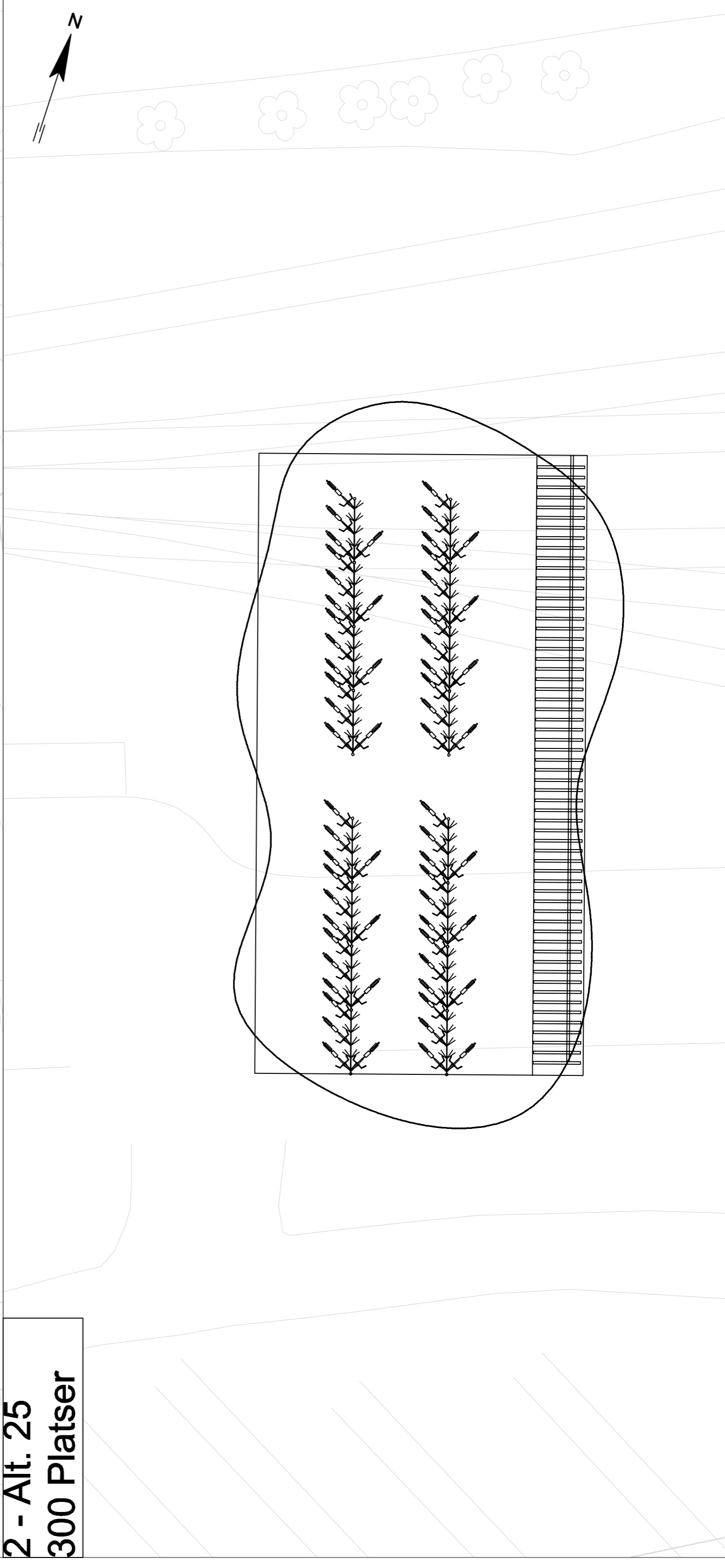
**Antal platser år 2023/2025**

De två beskrivna lösningarna möjliggör ca 500 platser. På stationens västra sida rekommenderas en tillfällig etablering som en början, eftersom det finns en viss osäkerhet om cyklisterna kommer att utnyttja parkeringsmöjligheter här när det finns andra parkeringsmöjligheter runt stationen.

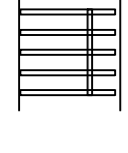
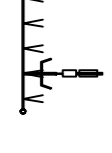
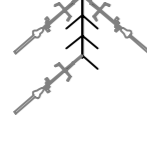
1 - Alt. 23  
Okänt



2 - Alt. 25  
300 Platser



Signaturförklaring

-  Etageparkering
-  Cykelstativ
-  45° Cykelstativ



Rev.	Dato	Konstl.	Tegn.	Kontroll.	Godk.
	2016-10-14	WA	WA	CW	CW

Projektnr. Mål 1:150

Centralstationen Göteborg  
Cykelparkering

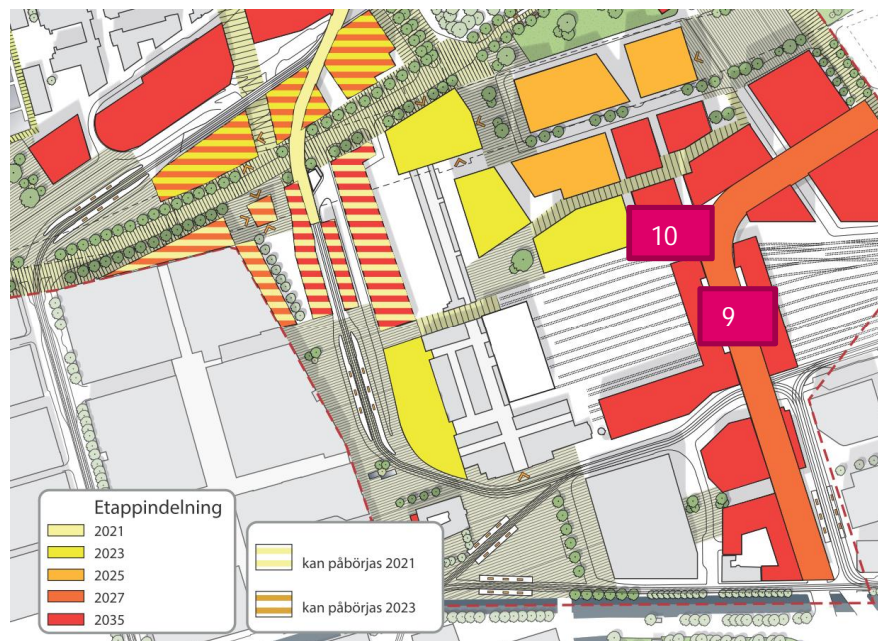
2023-2025  
Alt. 23 och 25 - 300 platser

**RAMBOLL**  
 Højen Allé 53  
 DK-2300 København S  
 Tlf. +45 51 61 10 00  
 Fax +45 51 61 10 01  
 www.ramboll.dk

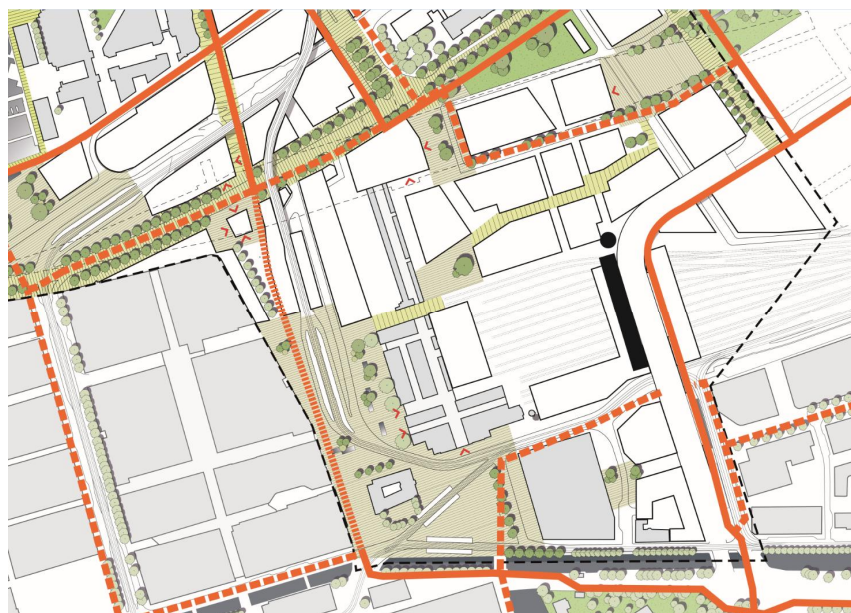
Tegning nr. Rev.

## 5.5 Etapp 2027

År 2027 är Bangårdsviadukten etablerad och ambitionen är att man därifrån kommer att kunna angöra enskilda plattformar. Då Bangårdsviadukten kommer att vara ett viktigt cykelpendlingsstråk är det därför vara naturligt att skapa cykelparkering här. Cykelbanan bör etableras på västra sidan av biltrafiken.



Figur 24: Plats för cykelparkering vid centralstationen som kan starta omedelbart efter 2027.

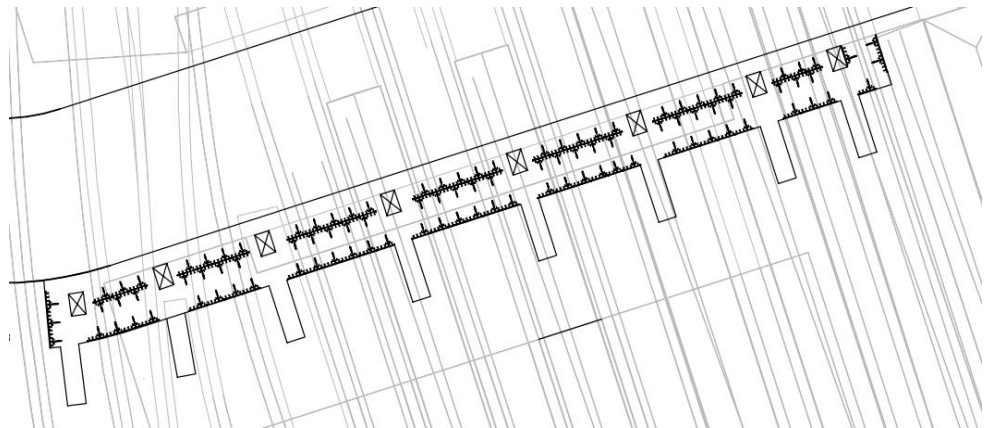


Figur 25: Ytor som kan planeras och anläggas år 2027

På kartan på föregående sida är två platser markerade. Förslag på utförande beskrivs nedan.

## 9 Bangårdsviadukten

På Bangårdsviadukten bör möjligheten att anlägga cykelparkering med direkt tillgång till enskilda spår utredas. Cykelbanan över Bangårdsviadukten bör ligga på västra sidan, vilket gör att alla cyklister kommer att ha tillgång till cykelparkering i närheten av spåren och till den cirkulära ramp / cykelparkering som beskrivs i punkt 10.

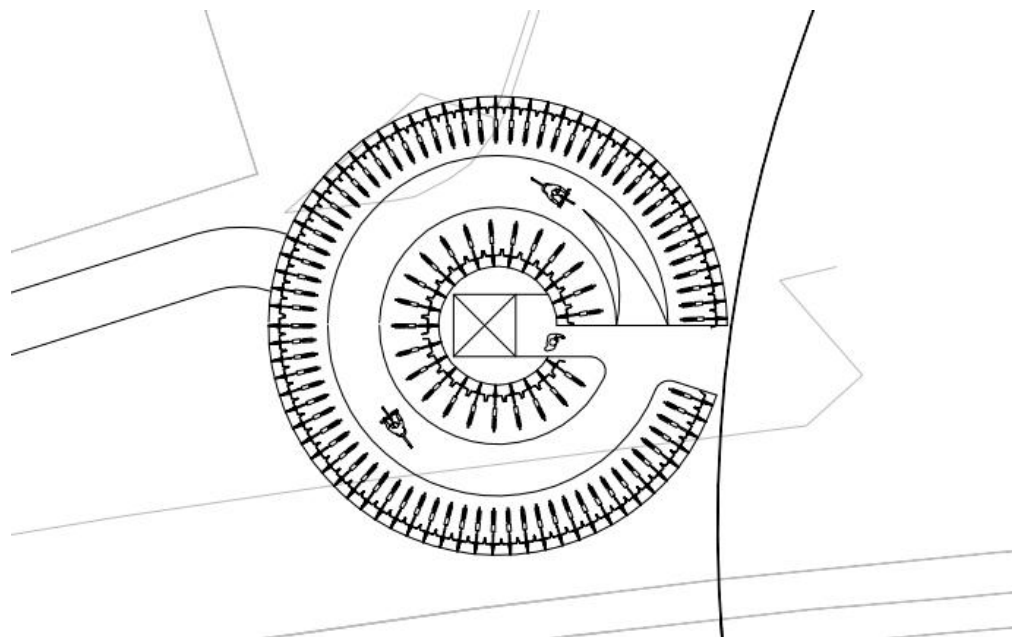


Figur 26: Cykelparkering upprättas på bangårdsviadukten med tillgång till de enskilda spåren.

Redovisad lösning innehåller 515 platser. Om ytorna mellan hissarna ersätts med parkering i två våningar, kan antalet platser öka till 805 platser.

## 10 Norr om spåren

Det finns en möjlighet att etablera en koppling mellan marknivå och Bangårdsviadukten i form av en cirkulär cykelparkering som också fungerar som en ramp upp till Bangårdsviadukten.



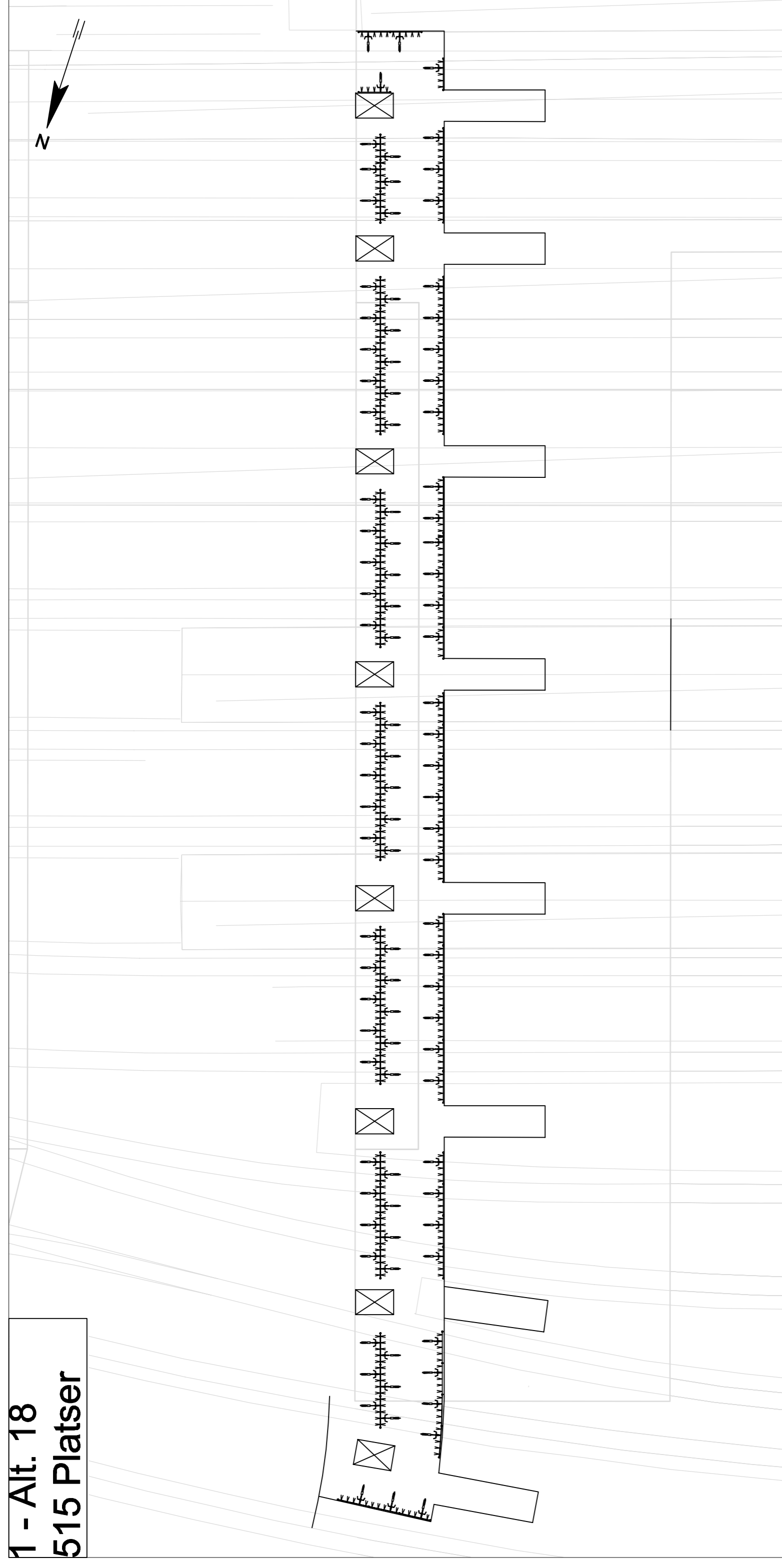
*Figur 27: Cirkulär cykelparkering kopplad mellan marken och Bangårdsviadukten.*

Den lösning som visas kan innehålla mellan 400-500 platser, beroende på den slutliga anordningen. Eftersom lösningen även bildar en förbindelse över spåren via Bangårdsviadukten bedöms det att den kommer att användas både för parkering men också som en genväg.

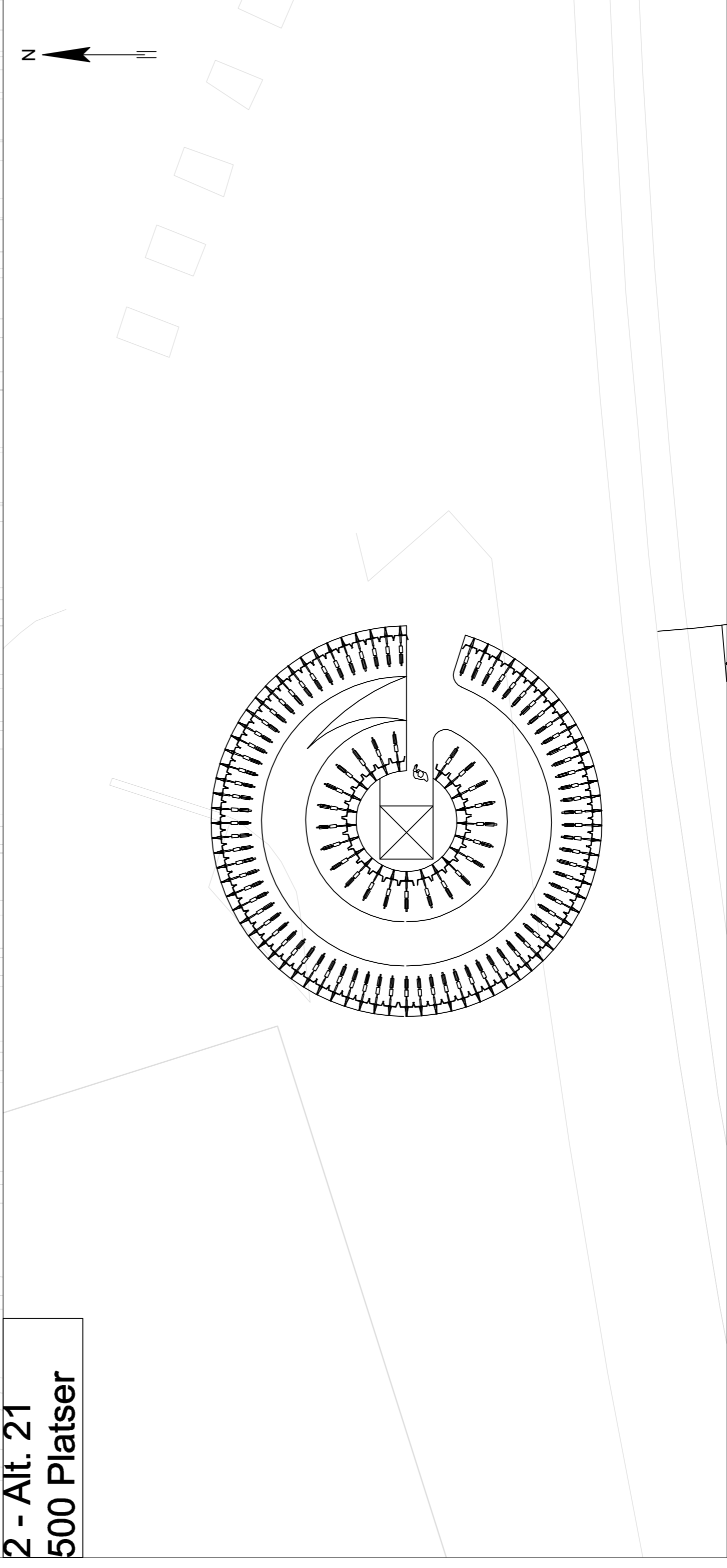
### **Antal platser år 2027**

De två visade lösningar innehåller mellan 915-1305 platser beroende på den slutliga utformningen.

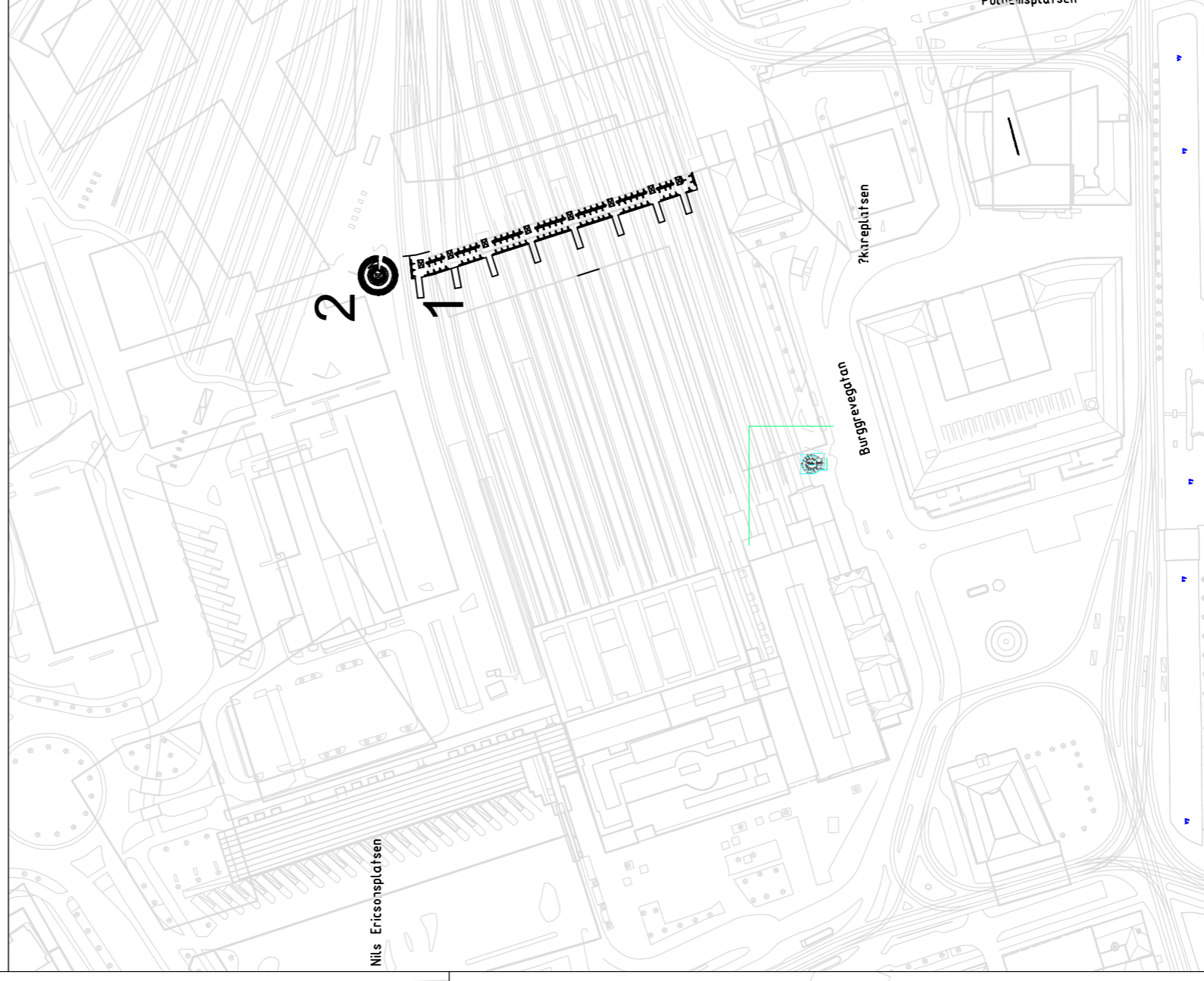
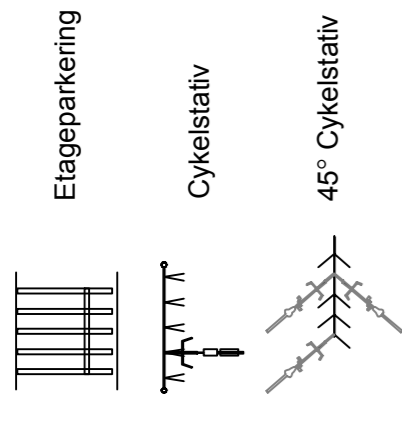
1 - Alt. 18  
515 Platser



2 - Alt. 21  
500 Platser



Signaturförklaring



Rev. 2016-10-14  
 Date 2016-10-14  
 Konst. WA  
 Tegn. WA  
 Kontroll. CW  
 Godk. CW

Projekt nr. 2025-2027  
 Mall 1:150

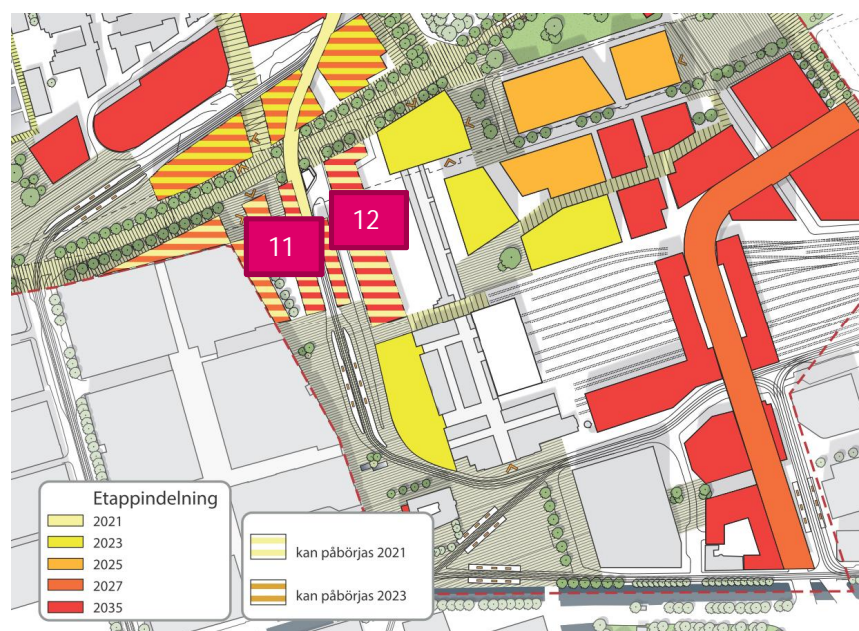
Centralstationen Göteborg  
 Cykelparkering

**RAMBOLL**  
 Hennemanns Allé 53  
 DK-2300 København S  
 Tlf. +45 51 61 10 00  
 Fax +45 51 61 10 01  
 www.ramboll.dk

Tegning nr. Rev.

## 5.6 Etapp 2035 (eller tidigare!)

För detaljplanering av cykelplatser är år 2035 väldigt långt fram i tiden. Utvecklingen av cykelparkeringar kan vid denna tidpunkt ha ändras mycket jämfört med den planering som genomförs idag. Det bör göras kontinuerliga bedömningar av behovet av cykelparkering och utbyggnadsplanerna för parkering kan därmed komma att revideras. Rimligen bör cykelparkering etableras i några av de byggnader som planeras vara färdigställda till år 2035. Hur utbyggnadstakten för byggnaderna närmast västlänken ser ut är inte spikat och parkering i dessa bör vara mycket aktuellt om behovet finns.



Figur 28: Platser för cykelparkering vid centralstationen som kan börja anläggas 2035.



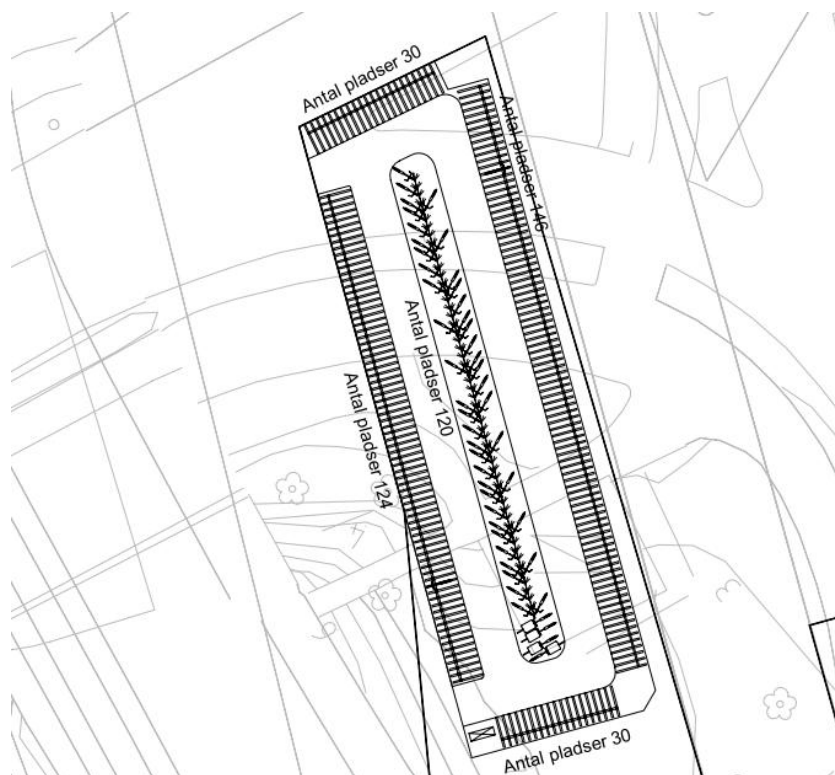


Figur 29: Yta som kan användas vid fortsatt utbyggnad av cykelparkeringsplatser.

## 11 Byggnaderna vid Västlänken

I byggnaden bredvid ingången till Västlänken finns goda parkeringsmöjligheter för cyklar. På lång sikt kan en del av de markparkeringar som fastställts tidigare ersättas med mer yteffektiva lösningar.

Ett utkast till hur cykelparkering skulle kunna utvecklas visas i figuren nedan.



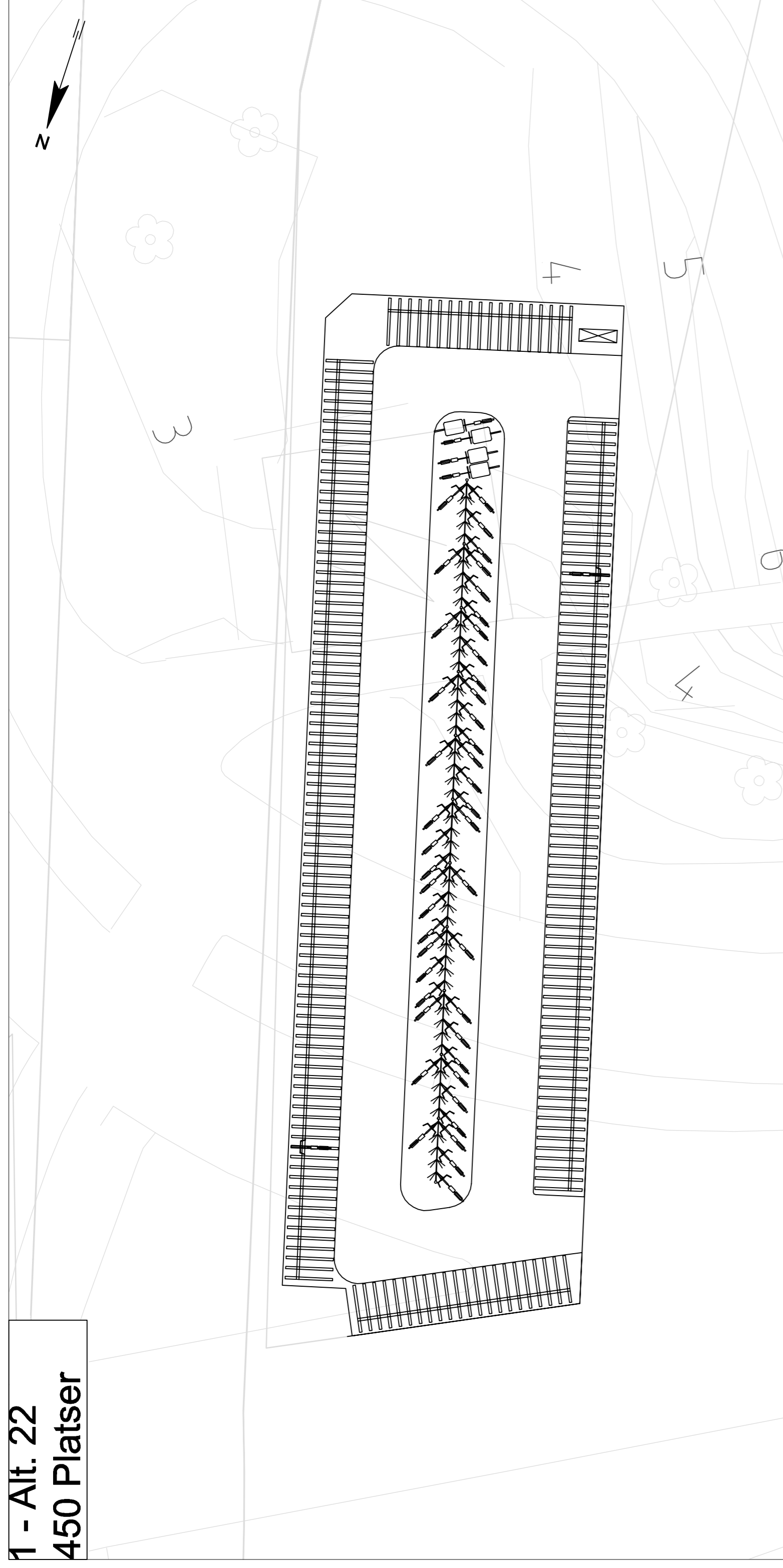
Figur 30: Förslag till inrättandet av cykelparkeringar i byggnaden längs Hisingsbrons ramp.

Den illustrerade cykelparkeringen har 450 platser och kan antingen ersätta eller komplettera en del av de 300 platser som fastställdes i avsnitt 4.

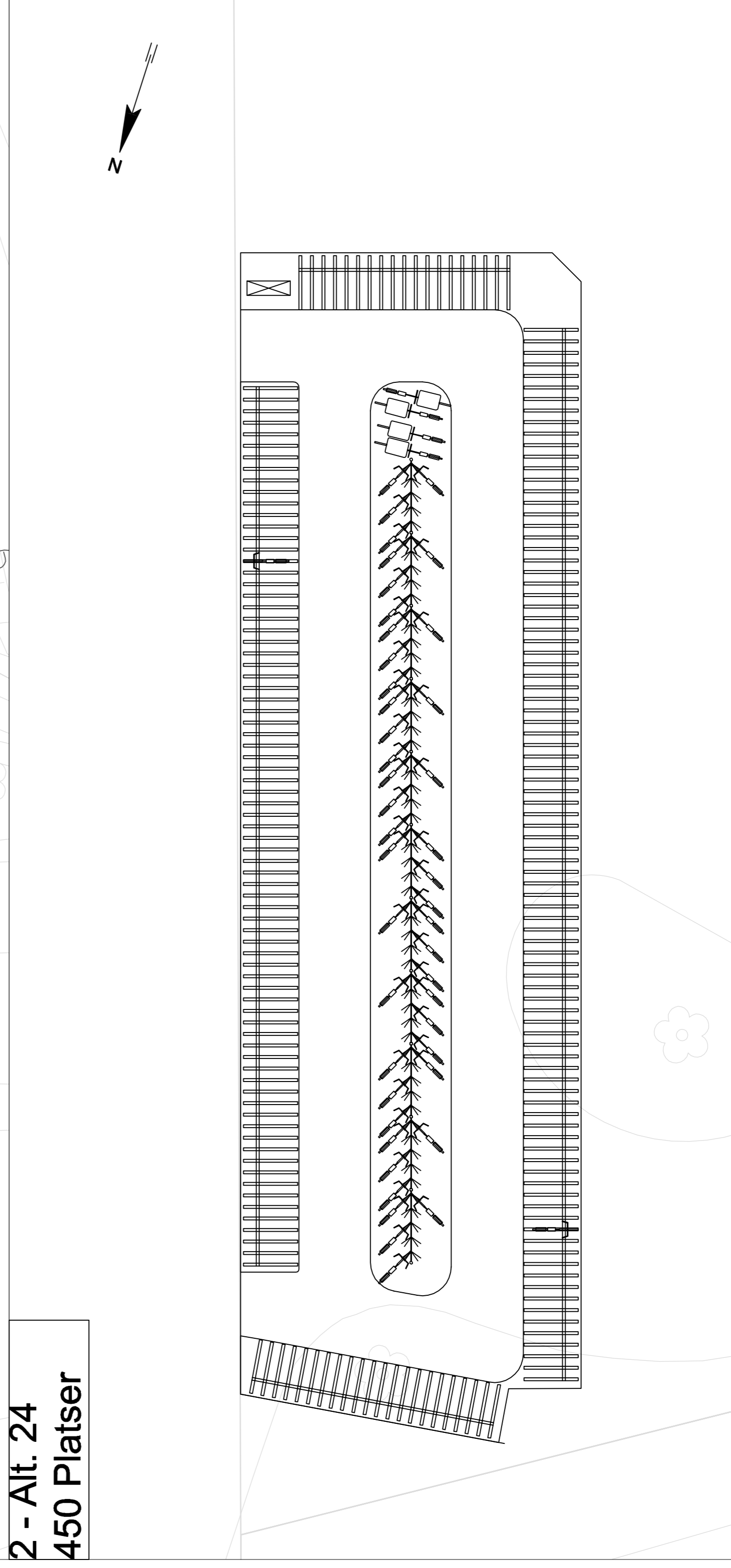
## 12 Byggnader vid Nils Ericsonsterminalen

I byggnaden som uppförs kan cykelparkering anläggas. Antingen i form av markparkering eller i byggnad i omedelbar anslutning till Nils Ericsonsterminalen. Oavsett utförande kommer det att vara nära till terminalen och bussavgångar, vilket därför ger goda chanser till en hög utnyttjandegrad. Det bör dock påpekas att etappen måste utvärderas vid ett senare tillfälle för att säkerställa behovet. Det uppskattas att det kan handla om 400 parkeringsplatser i nära anslutning till både terminalen och Bergslagsgatan.

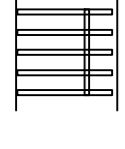
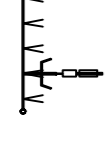
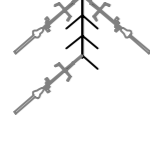
**1 - Alt. 22  
450 Platser**



**2 - Alt. 24  
450 Platser**



**Signaturförklaring**

-  Etageparkering
-  Cykelstativ
-  45° Cykelstativ



Rev. 2016-10-14  
 Datum: 2016-10-14  
 Konstl. WA  
 Tegn. WA  
 Kontroll. CW  
 Godk. CW

Projektnr. 2035  
 Mall 1:150

**Centralstationen Göteborg  
 Cykelparkering**

2035  
 Alt. 22 och 24 - 900 platser

**RAMBOLL**  
 Hennemanns Allé 53  
 DK-2300 København S  
 Tlf. +45 51 61 10 00  
 Fax +45 51 61 10 01  
 www.ramboll.dk

Tegning nr. Rev.

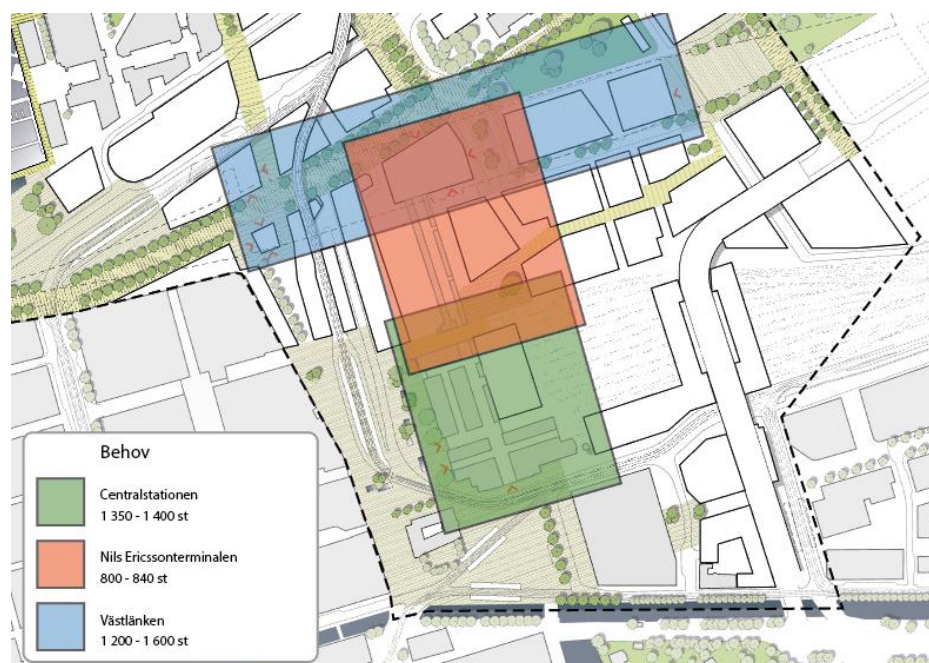
## 6 SLUTSATS

Göteborgs innerstad är i en expansiv fas där väldigt många byggprojekt ska pågå samtidigt under en längre period. För att klara av det framtida behovet behöver ungefär 4 500 cykelparkeringsplatser utspridda kring Centralenområdet byggas fram tills år 2035. Tabellen nedan sammanfattar antalet cykelparkeringsplatser för respektive etapp och område.

År	Antal platser	Väst-länken	N. E. Terminalen	Central-stationen	Totalt
I dag-2021	1152		300	852	1152
2023	868	718	150		2020
2025	500	300		200	2520
2027	1110 (915-1305)			1110	3630
2035	850	450	400		4480
<b>Totalt</b>		<b>1468</b>	<b>850</b>	<b>2162</b>	

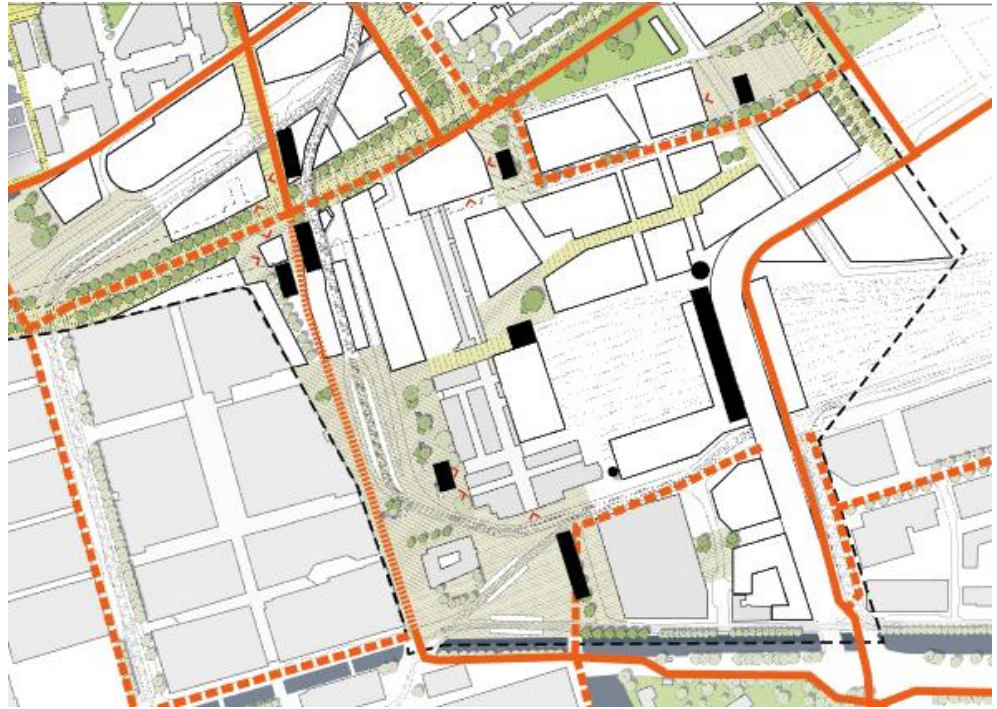
Figur 30: Antal parkeringsplatser fördelat på årtal och plats.

Geografiskt kan dessa delas in på tre områden, Centralstationen, Nils Ericsonterminalen och Västlänken.



Figur 31: Angivet slutligt behov (även redovisad i kap. 3).

Ovanstående delområden kan brytas ned till konkreta platser där cykelparkeringsbehovet tros bli högt i framtiden. Dagens centralstation kommer att framöver utgöras av fler knutpunkter i det regionala resandet. Pendlingsresenärer kommer troligtvis ha ett högre behov av cykelparkeringsplatser än andra. För att möta upp behovet har cykelparkeringsplatser föreslagits på platserna närmast entréerna till stationerna enligt nedan.



*Figur 32: Förslagna lägen*

Ett flertal detaljplaner pågår eller ska påbörjas i Centralenområdet. Att tillgodose behovet av cykelparkeringsplatser är en viktig fråga för detaljplanearbetet och i vissa fall föreslås olika typer av konstruktioner (cykelparkeringshus, automatisk cykelparkering i flera våningar etc). Bilden nedan visar vilka planer som berörs av respektive lokalisering.



*Figur 33: Berörda planer*

Utredningen visar att även om detta är en komplex situation med pågående byggnationer samtidigt och kloss an varandra finns vissa platser där cykelparkeringar kan byggas redan idag. Utifrån dagens planeringsunderlag är Norr om centralstationen och Drottningtorget exempel på platser där en etablering av cykelparkering inte berörs kraftigt av den övriga planeringen och därför är lämpliga platser att starta på.

I samband med bebyggelseutvecklingen i Göteborg ställs höga krav på planeringsarbetet för att möta stadens mål. Goda möjligheter till cykelparkering är en viktig faktor i Göteborg Stads arbete för att nå de uppsatta målen att fyrdubbla antalet cykelresor till 2035. Eftersom etapperna sträcker sig över en relativt lång period (20 år) förutsätts det att en kontinuerlig avstämning görs mot hur behov och kringliggande planering kommer att förändras över den tiden.

# BILAGOR

---

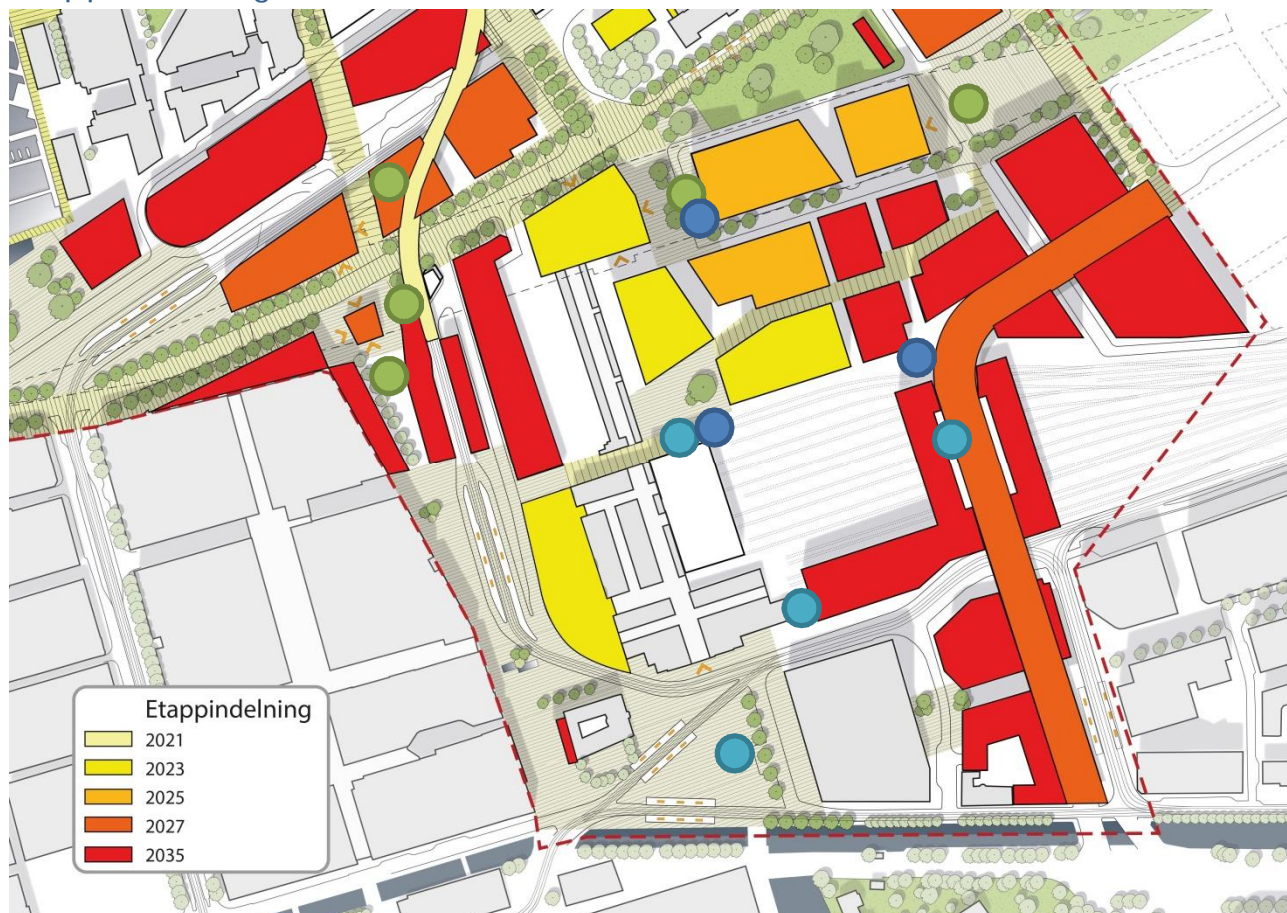
## Åtgärds katalog

# Cykelparkering – Göteborgs centralstation

---

ETAPPINDELNING	2
År – 2021	3
Alt. 1	3
Alt. 2	4
Alt. 3	5
Alt. 4	6
Alt. 5	7
Alt. 6	8
Alt. 7	9
Alt. 8	10
Alt. 9	11
Alt. 10	12
Alt. 11	13
Alt. 12	14
Alt. 13	15
Alt. 14	16
År – 2025	17
Alt. 15	17
År - 2027	18
Alt. 16	18
Alt. 17	20
Alt. 18	21
Alt. 19	22
Alt. 20	23
Alt. 21	24
År – 2035	26
Alt. 22	26

## Etappindelning



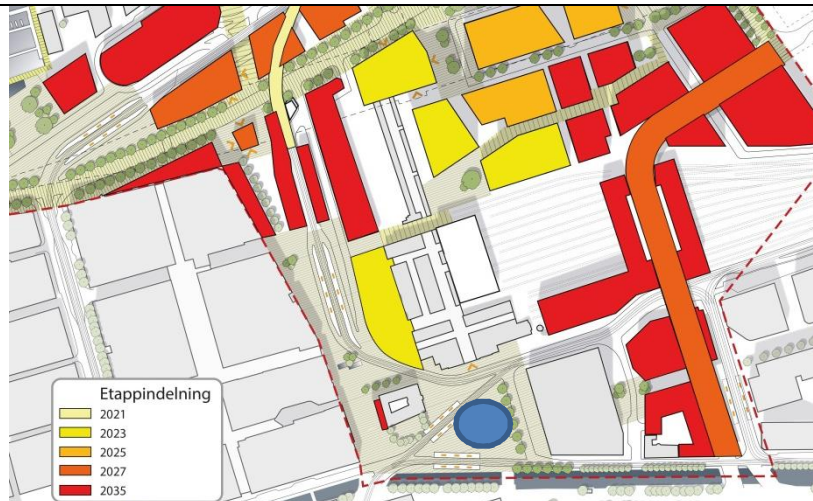
Årstal	Centralen <span style="color: blue;">●</span>	NET <span style="color: darkblue;">●</span>	Västlänken <span style="color: green;">●</span>	Total per år
2021	300-1000	240-600		540-1600
2023			300	300
2025			300	300
2027	230-1700	400-500	200-450	830-2650
2035			450	450
<b>Total</b>	<b>530-2700</b>	<b>640-1100</b>	<b>1250-1500</b>	<b>2.420-5.300</b>

Totalt sett bör det etableras 3350-3850 platser i de tre områdena.

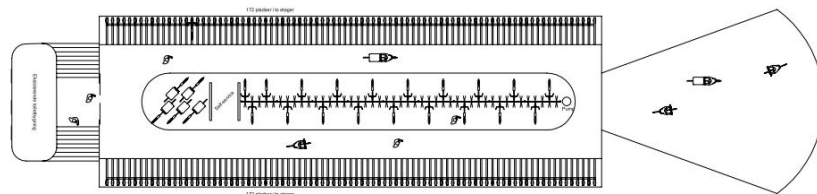


Alt. 1

Lokalisering  
År - 2021



Skiss



Referenser  
Bicycle transit  
center, DC

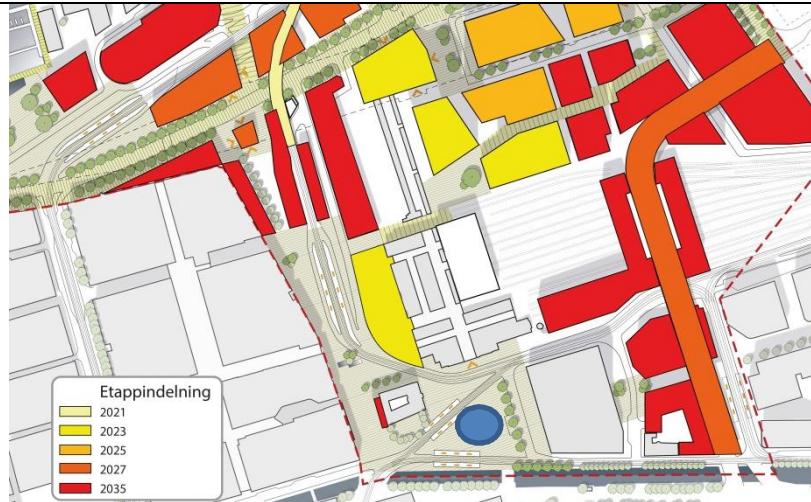
Station Triangeln,  
Malmö



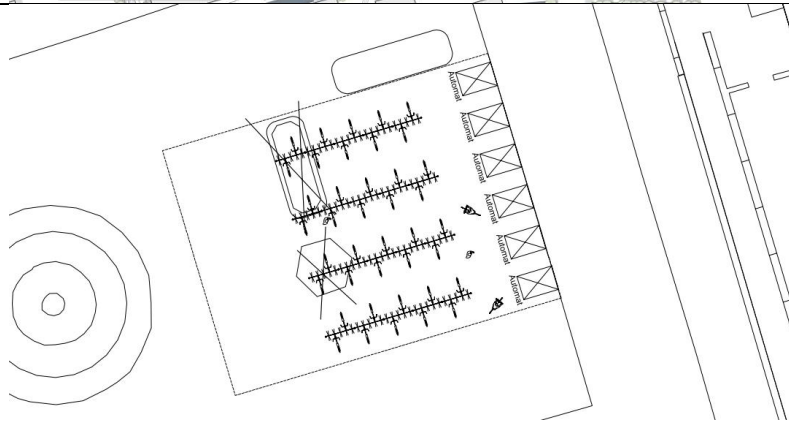
Dimension	41x12m exkl. ramp	
Antal våningar	1 - ½ nedgrävt	
Antal p-platser	434	
Typ och antal	Dubbeletage på sidorna och enkelt i mitten	
Kostnadsuppskattning	Hög	

## Alt. 2

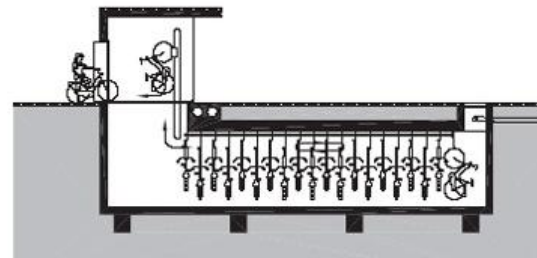
Lokalisering  
År - 2021



Skiss



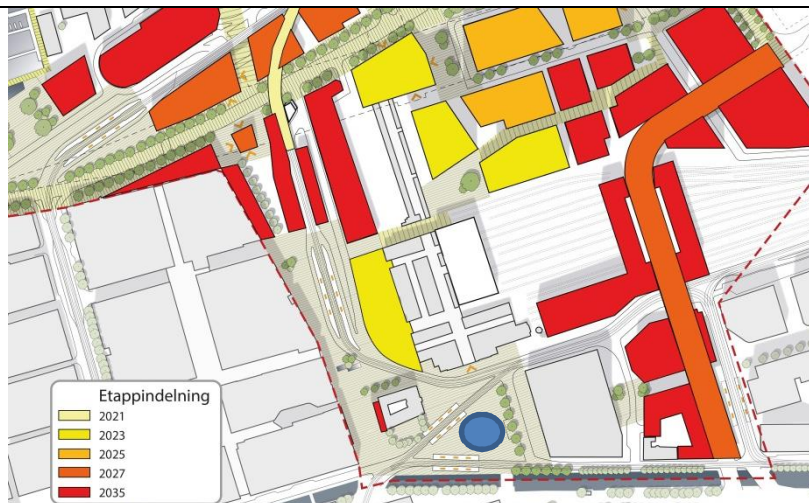
Referenser:  
Velominck.nl



Dimension	29x3,5m per automat (ca. 3m djupa)	
Antal våningar	Etableras under samt på mark	
Antal p-platser	600 (100 per automat) + 200 på mark. Framhjulstativ	0,74 m <sup>2</sup> /plats
Typ och antal	Helautomatisk och konventionell	
Kostnadsuppskattning	Hög	

### Alt. 3

Lokalisering  
År – 2021



Skiss



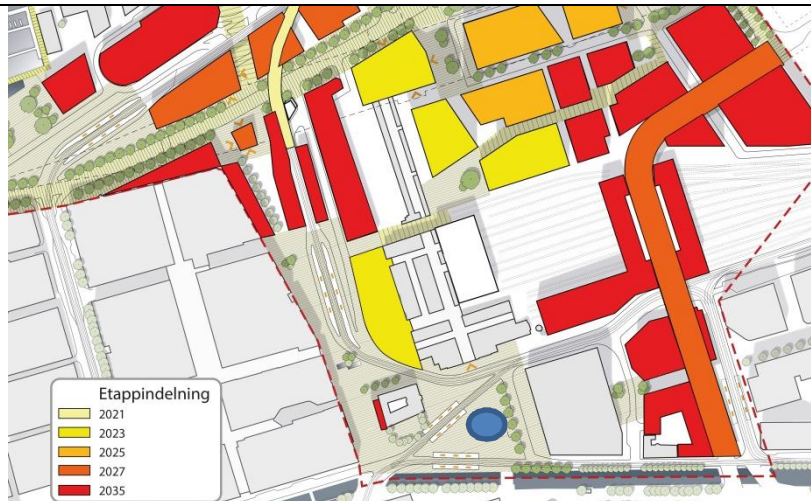
Referenser  
Falcoas.dk



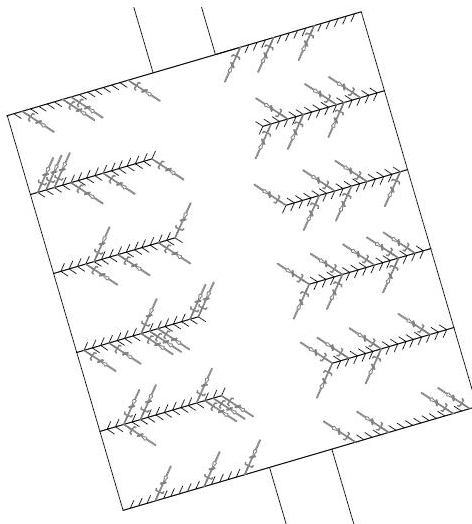
Dimension	21,8x16 m	
Antal våningar	1	
Antal p-platser	360	0,85 m <sup>2</sup> /plats
Typ och antal	72 framhjulstativ 45 grader	
Kostnadsuppskattning	Låg	

Alt. 4

Lokalisering  
År – 2021



Skiss



Referenser  
Falcoas.dk

Station Triangeln, Malmö

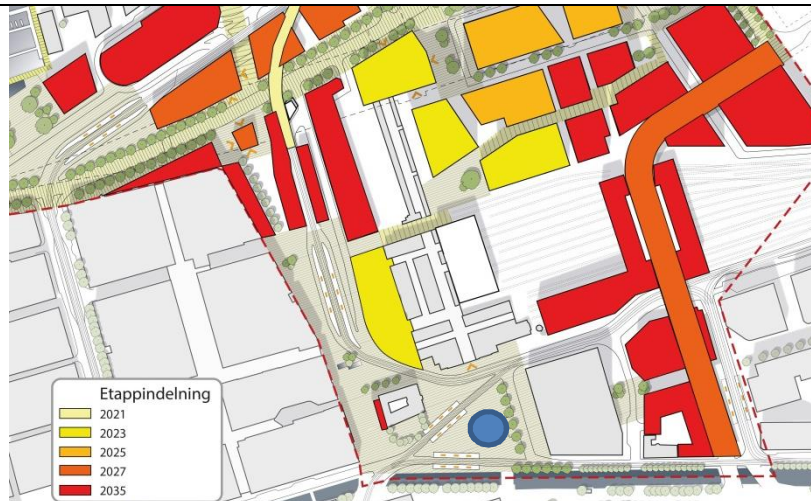


Dimension	20x18m (exkl. ramp) Höjd 2,6 m	
Antal våningar	Etableras under mark	
Antal p-platser	300	1,2 m <sup>2</sup> /plats
Typ och antal	Framhjulsstativ 45 grader	
Kostnadsuppskattning	Hög	

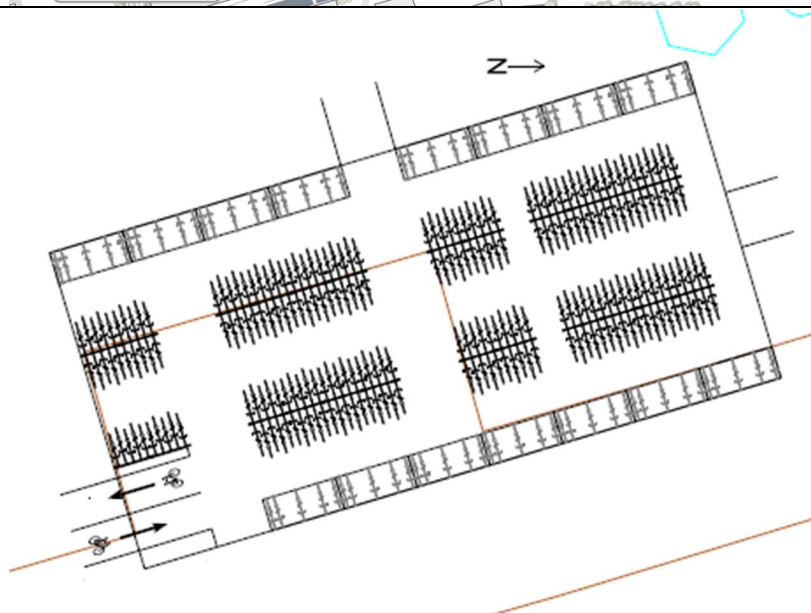
<p><b>Alt. 5</b></p> <p>Lokalisering År – 2021</p>		
<p>Skiss</p>		
<p>Referenser Delft Central Station</p>		
Dimension	21x19m (exkl. ramp) Högt 2,6	
Antal våningar	Etableras under mark i en våning	
Antal p-platser	640	0,59 m <sup>2</sup> /plats
Typ och antal	Etagecykelstativ	32 stolpar
Kostnadsuppskattning	Hög	

### Alt. 6

Lokalisering  
År – 2021



Skiss



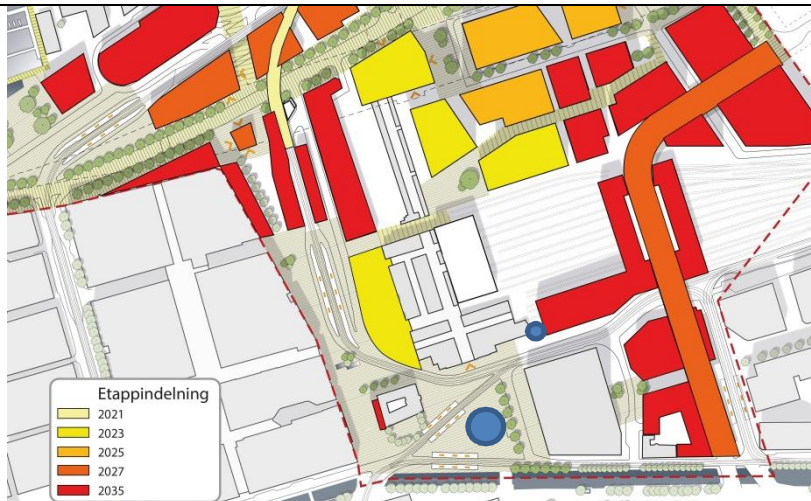
Referenser  
Malmö centralstation



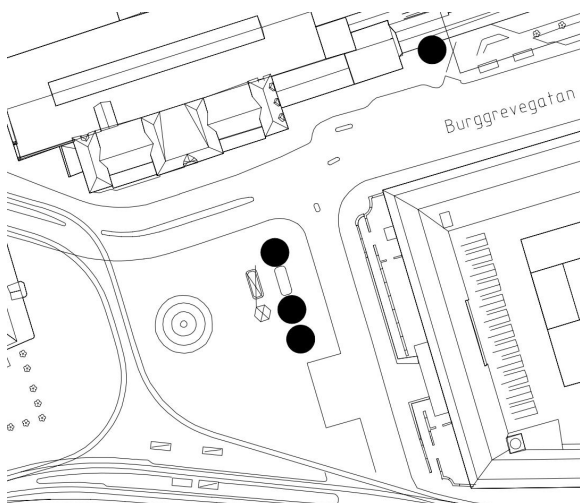
Dimension	35x17,5 m (exkl. Ramp) Högt 2,6m	Parkering per m2: 0,58
Antal våningar	Under mark med loft. Höjd 2,6 m	
Antal p-platser	1060	0,58 m <sup>2</sup> /plats
Typ och antal	Framhjulsstativ Etagecykelstativ	23 15
Kostnadsuppskattning	Hög	

Alt. 7

Lokalisering  
År - 2021



Skiss



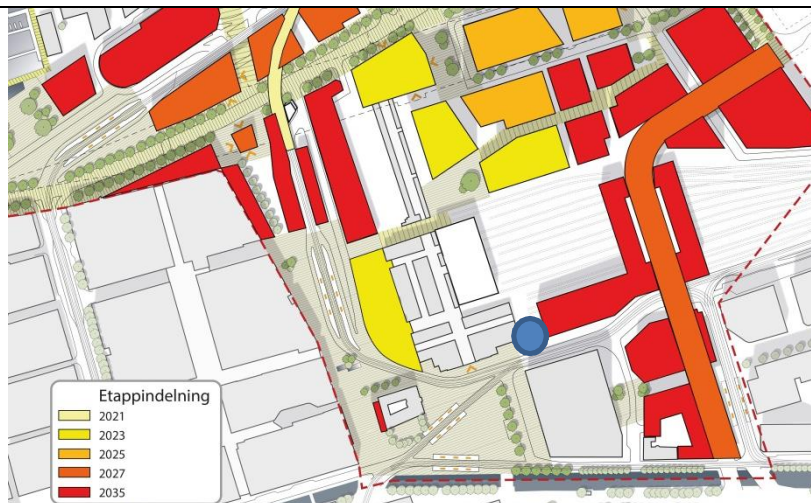
Referenser:  
visualisering



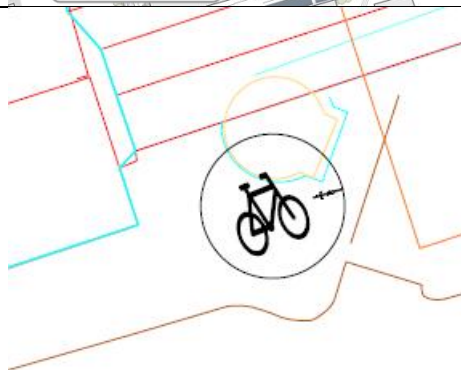
Dimension	Diameter 8m Högt ca 10m per torn (kan ev delvis grävas ned)	
Antal våningar	8-10	
Antal p-platser	120-200/torn	I alt 480-800
Typ och antal	Helautomatisk	
Kostnadsuppskattning	Mellan Hög	

### Alt. 8

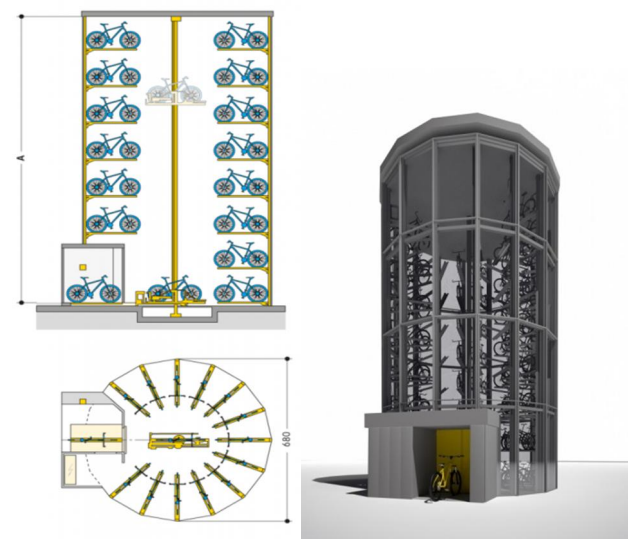
Lokalisering  
År – 2021



Skiss

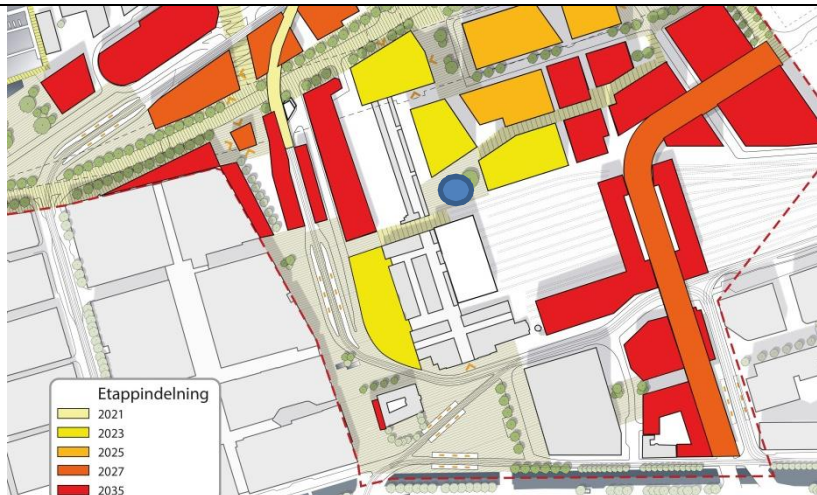
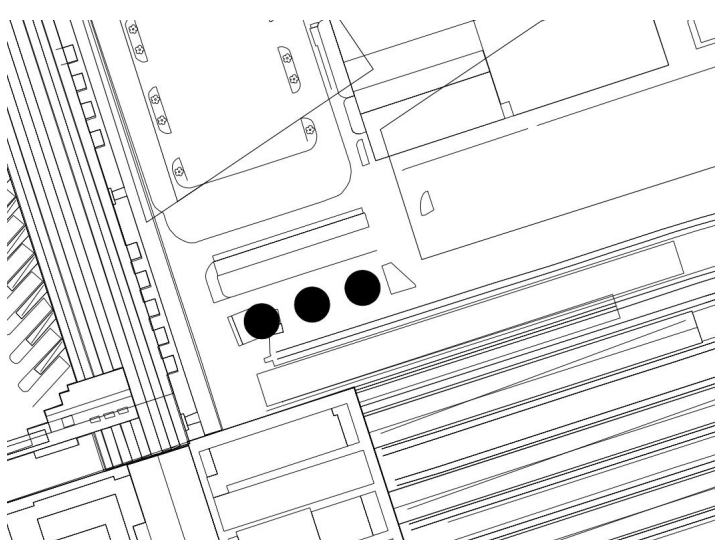



Referenser  
Woehr.de/en



Dimension	6,8 m bred Vid automat 7,55 m bred	
Antal våningar	8	
Antal p-platser	122	0,32 m <sup>2</sup> /plats
Typ och antal	Helautomatisk	
Kostnadsuppskattning	Mellan Hög	



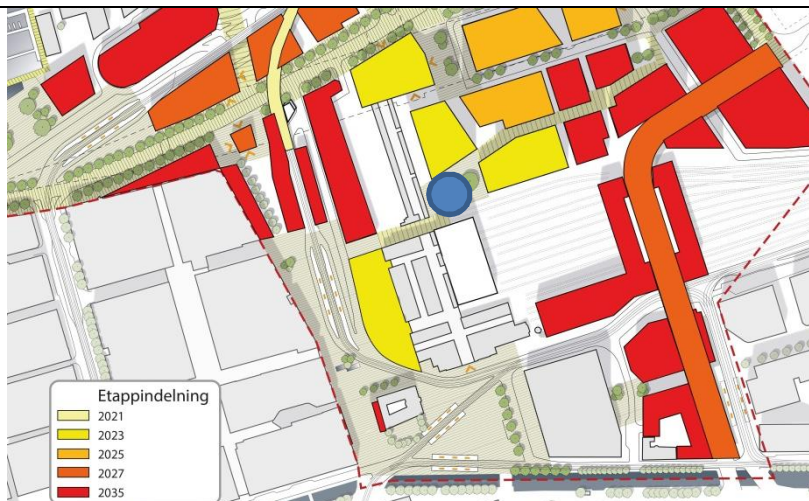
<p><b>Alt. 9</b></p> <p>Lokalisering År - 2021</p>		
<p>Skiss</p>		
<p>Referenser: ECO-cycle.com</p>		
<p>Dimension</p>	<p>Diameter 8m Höjd ca 10m per torn (kan ev. delvis grävas ned)</p>	
<p>Antal våningar</p>	<p>8-10</p>	
<p>Antal p-platser</p>	<p>120-200/torn</p>	<p>I alt 360-600</p>
<p>Typ och antal</p>	<p>Helautomatisk</p>	
<p>Kostnadsuppskattning</p>	<p>Mellan Hög</p>	

Alt. 10		
Lokalisering År – 2021		
Skiss		
Referenser Malmö central station		
Dimension	28x10,5	Parkering per m2: 1,57
Antal våningar	1	
Antal p-platser	240	1,57 m <sup>2</sup> /plats
Typ och antal	Framhjulsstativ	24
Kostnadsuppskattning	Låg	

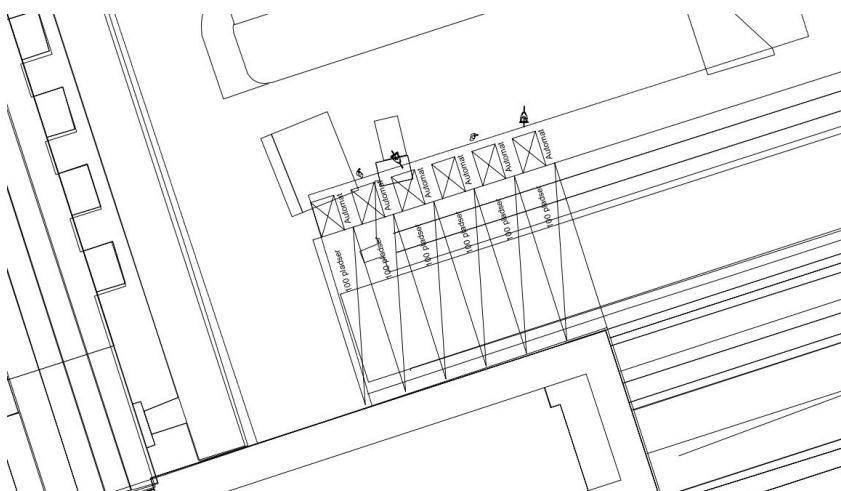
<p>Alt. 11</p> <p>Lokalisering År – 2021</p>		
<p>Skiss</p>		
<p>Referenser Falcoas.dk</p>		
Dimension	18x8 m	
Antal våningar	2	
Antal p-platser	288	0,61 m <sup>2</sup> /plats
Typ och antal	Etagecykelstativ	12
Kostnadsuppskattning	Mellan	

## Alt. 12

Lokalisering  
År - 2021



Skiss



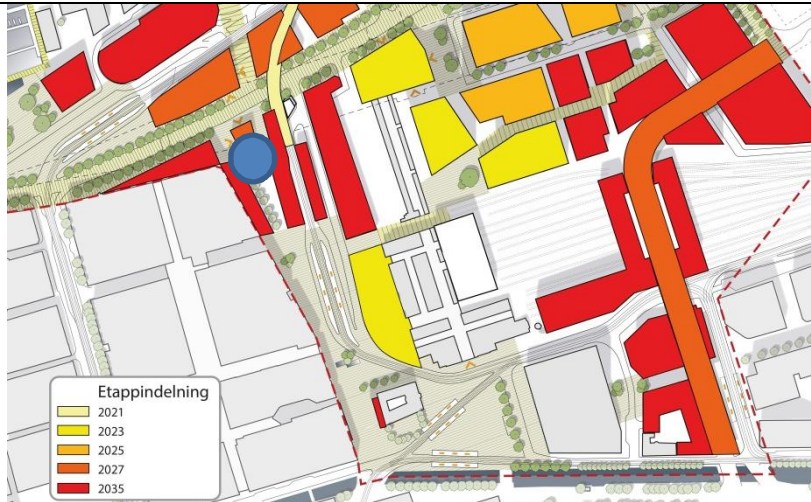
Referenser:  
Velominck.nl



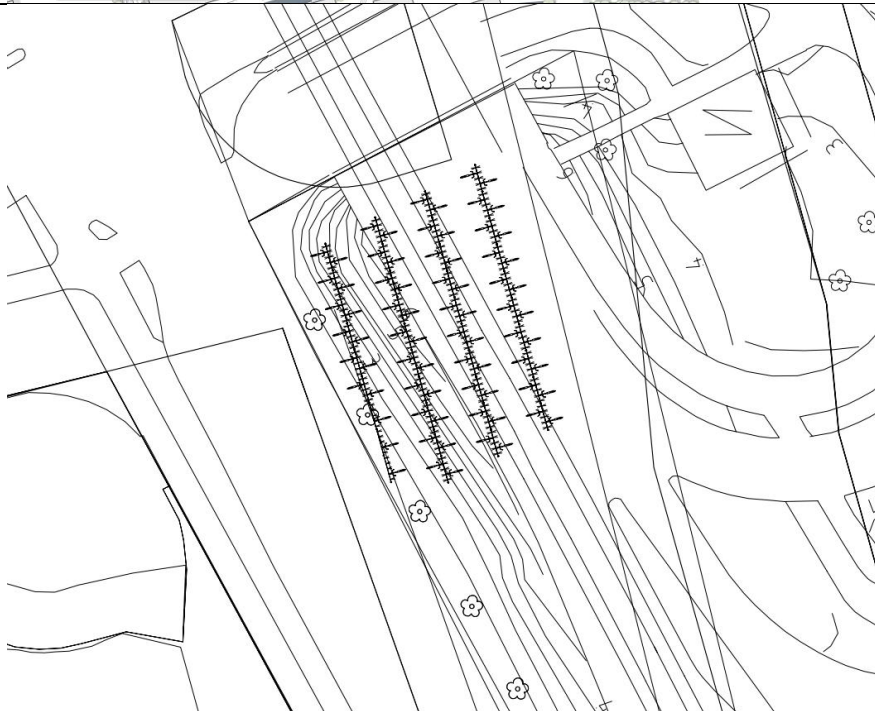
Dimension	16x3,5m per automat (ca. 3m hög)	
Antal våningar	Etableras som byggnad över spår.	
Antal p-platser	300 (50 per automat)	1.12 m <sup>2</sup> /plats exkl. automat
Typ och antal	Helautomatisk	
Kostnadsuppskattning	Hög	

### Alt. 13

Lokalisering  
År - 2021



Skiss



Referenser

Dimension

Antal våningar

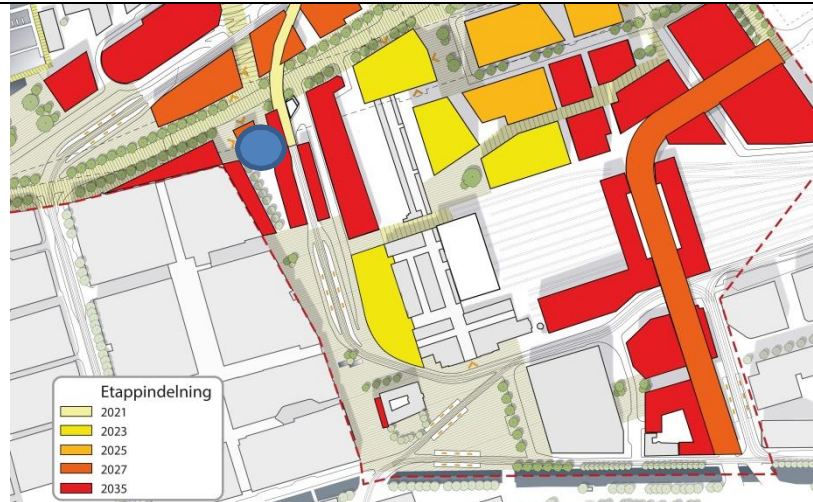
Antal p-platser

Typ

Kostnadsuppskattning

Alt. 14

Lokalisering  
År - 2021



Skiss



Referenser

Dimension

Antal våningar

Antal p-platser

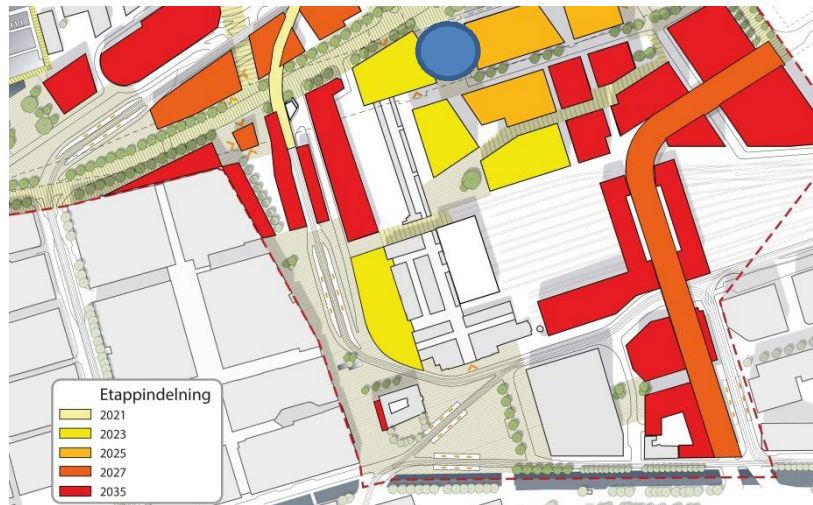
Typ och antal

Kostnadsuppskattning

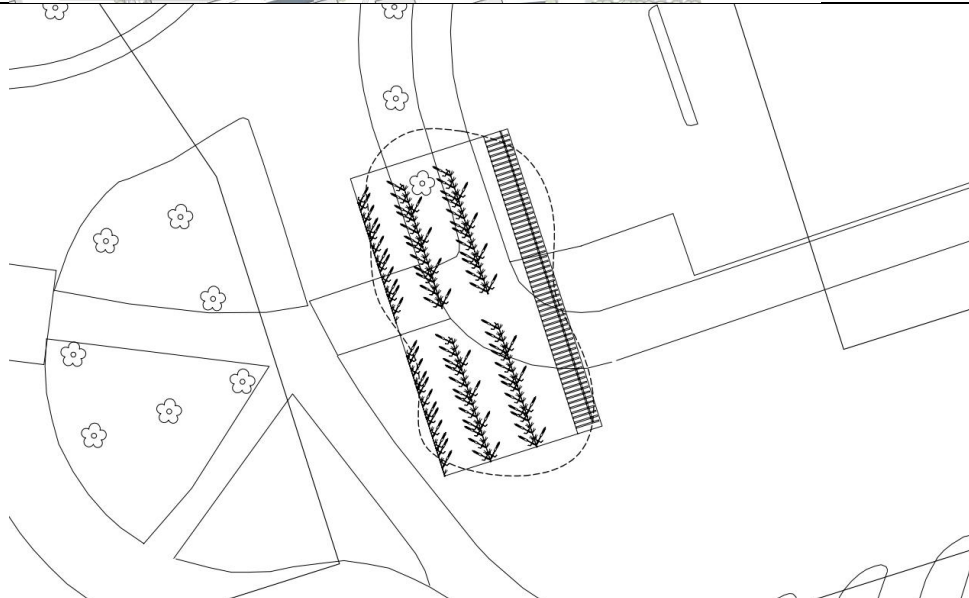
# År - 2025

## Alt. 15

Lokalisering  
År - 2025




Skiss



Referenser:  
Hyllie, Malmö  
Nørreport st.  
København



		
Dimension	13x24 m	
Antal våningar	Markparkering ev. överdäckning	
Antal p-platser	300	1.04 m <sup>2</sup> /plats
Typ och antal	45 grader samt 2 etages parkering	
Kostnadsuppskattning	Mellan	

## År - 2027

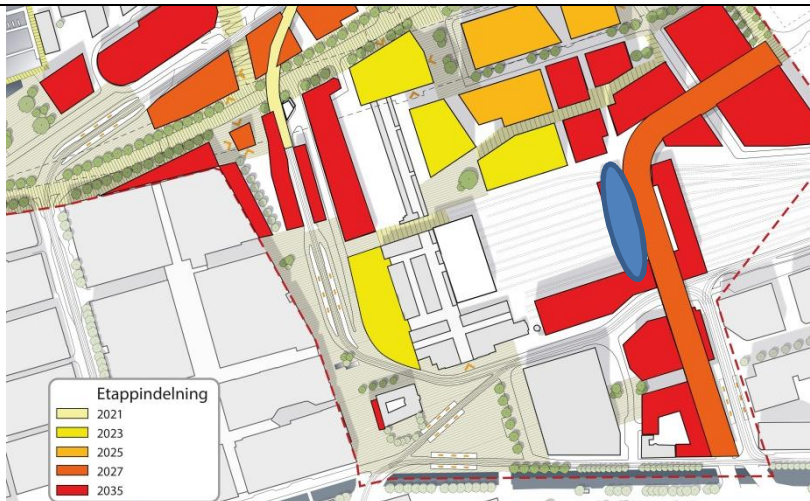
<p>Alt. 16</p> <p>Lokalisering År - 2027</p>		
Skiss		



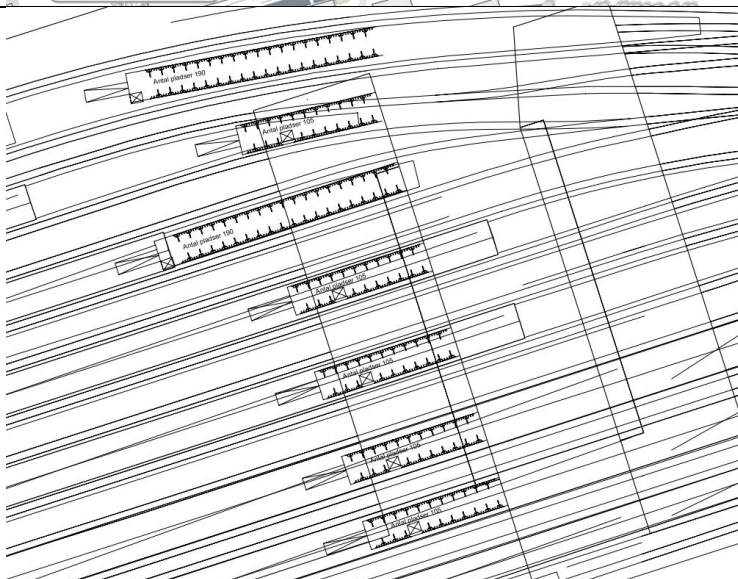
Referenser		
Dimension	8m radie halvcirkel	
Antal våningar	1	
Antal p-platser	38 per perrong i alt 228	
Typ och antal	Framhjulsstativ med möjlighet till fastlåsning	
Kostnadsuppskattning	Låg	

### Alt. 17

Lokalisering  
År - 2027



Skiss



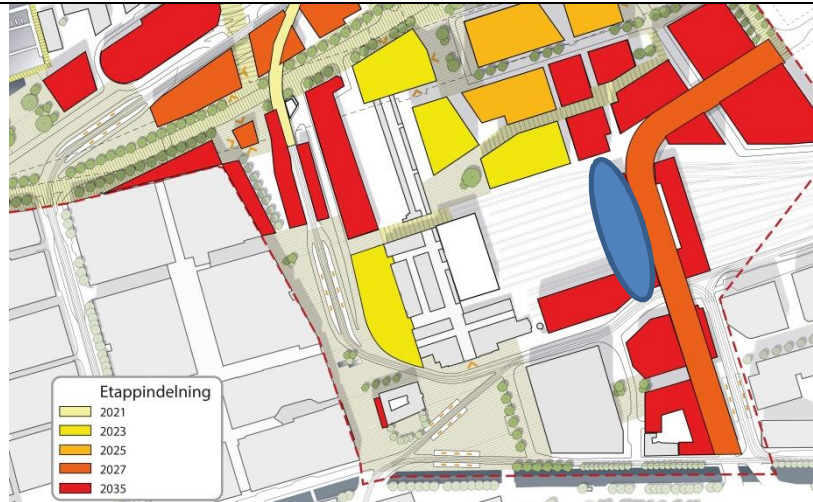
Referenser:  
Amsterdam central  
station



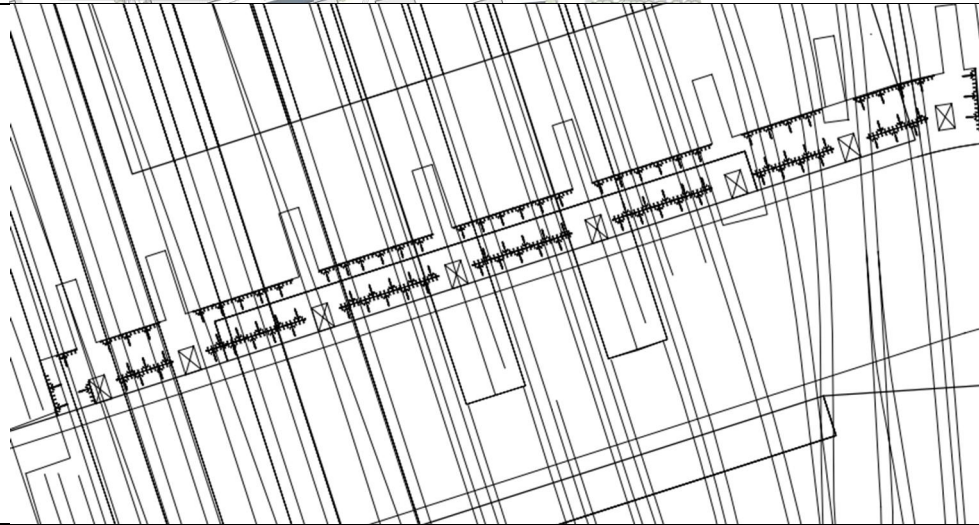
Dimension	6x30m och 6x50m	
Antal våningar	1 i nivå med bron, med trappa och hiss till den respektive perrongg.	
Antal p-platser	105-190 per perrongg 200-370 per perrongg*	905 platser – 1,7 m <sup>2</sup> /plats ~1700 platser – 0,9 m <sup>2</sup> /plats
Typ och antal	90 graders framhjulsstativ med möjlighet till fastlåsning. *) 2-etage-stativ	
Kostnadsuppskattning	Mellan	

### Alt. 18

Lokalisering  
År - 2027



Skiss



Referenser:

Dimension

Antal våningar

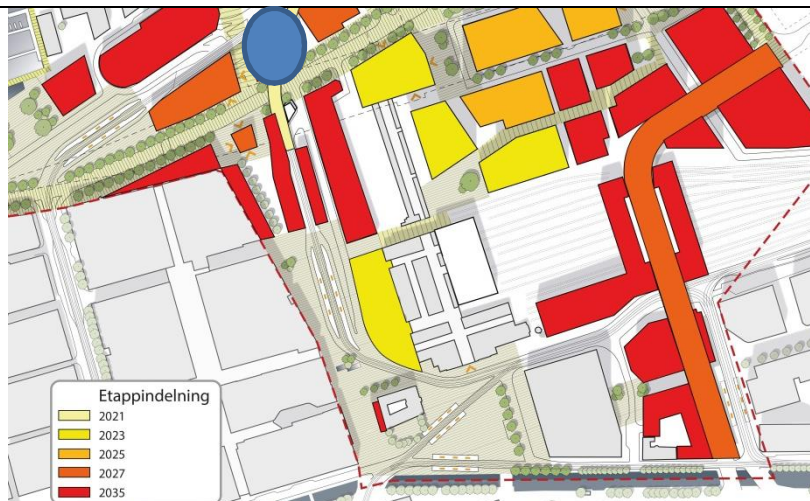
Antal p-platser

Typ

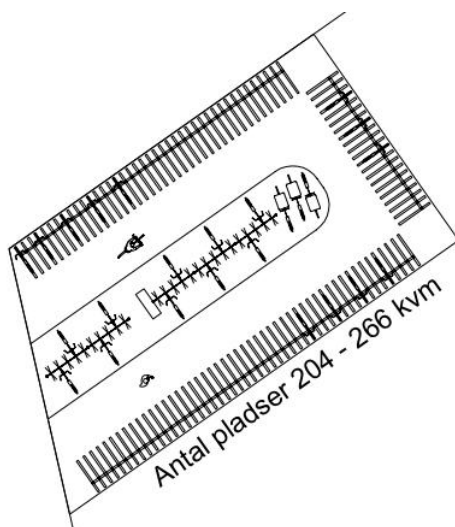
Kostnadsuppskattning

### Alt. 19

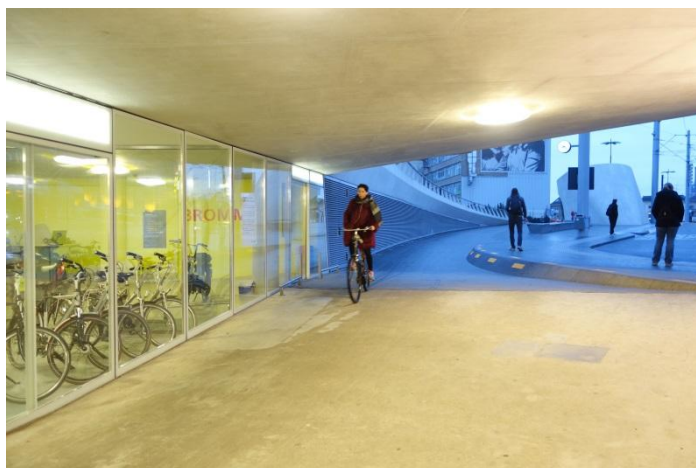
Lokalisering  
År - 2027



Skiss



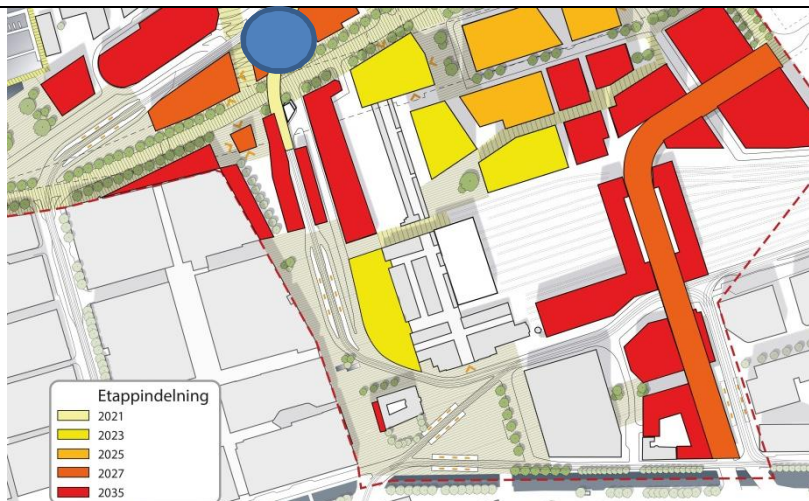
Referenser:  
Delft, NL



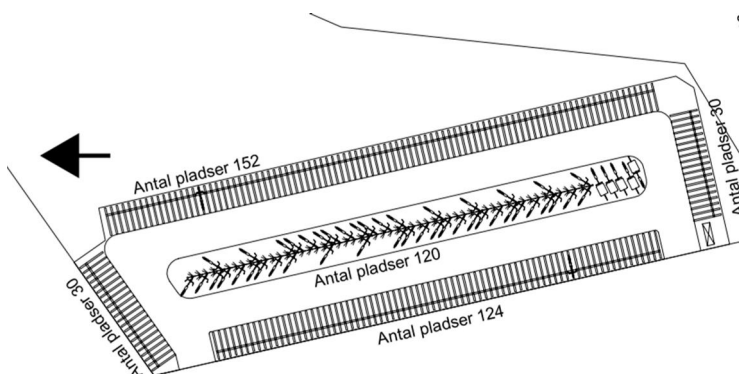
Dimension	23x13m	
Antal våningar	Bottenvåningen inne i konstruktionen/byggnaden	
Antal p-platser	204	1,3 m <sup>2</sup> /plats
Typ och antal	Dubbeltstativ längs väggarna, centralt framhjulstativ	
Kostnadsuppskattning	Hög	

## Alt. 20

Lokalisering  
År - 2027



Skiss



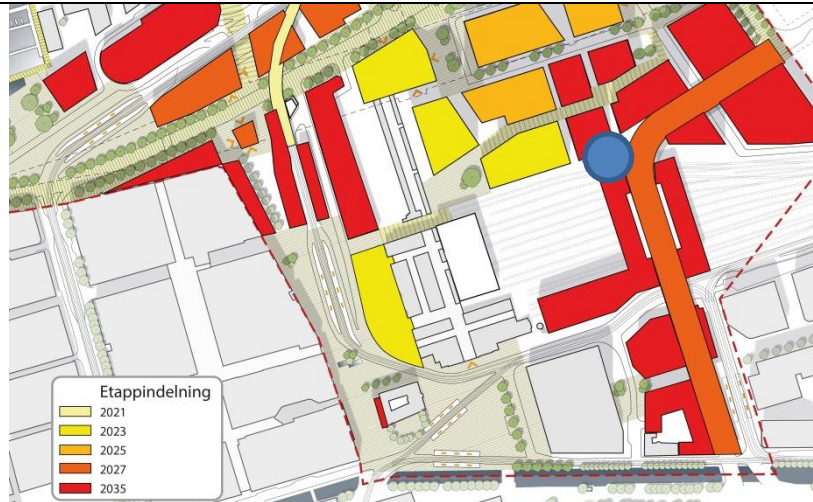
Referenser:  
Basel, central station



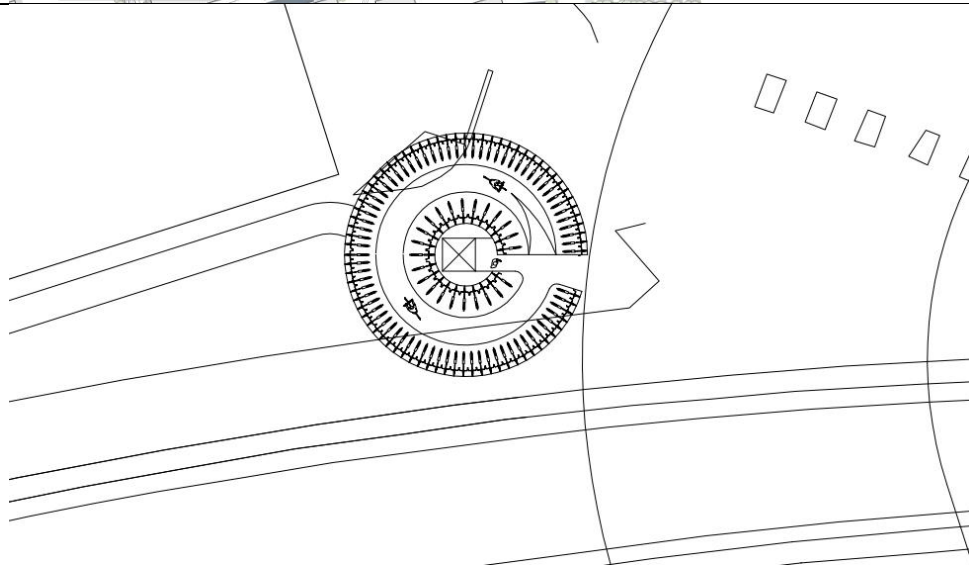
Dimension	12x40m	
Antal våningar	Bottenvåningen inne i konstruktion/byggnad	
Antal p-platser	456	1,06 m <sup>2</sup> /plats
Typ och antal	Dubbeltstativ längs väggarna, centralt 45 graders framhjulstativ	
Kostnadsuppskattning	Hög	

Alt. 21

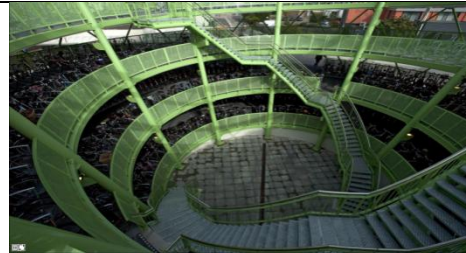
Lokalisering  
År - 2027



Skiss



Referenser:  
Fietsappel

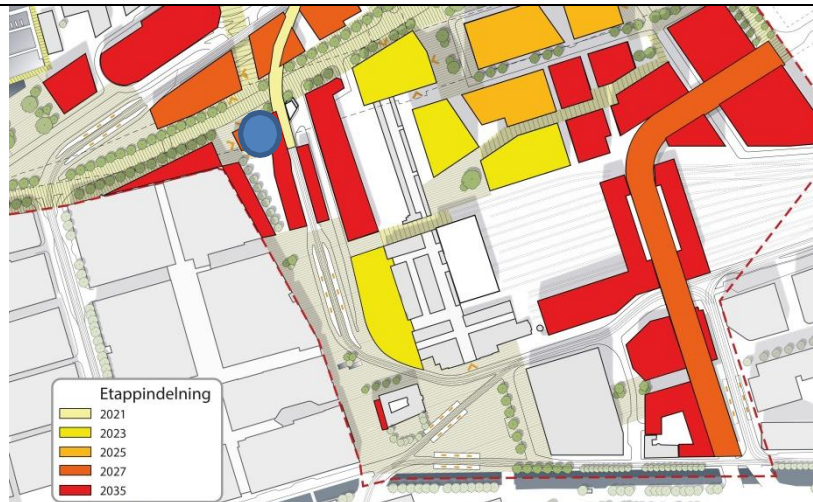


Dimension	16-18 m diameter	
Antal våningar	4-5	
Antal p-platser	~100 platser per etage	400-500 platser
Typ	Vinkelrätt Framhjulstativ med fastläsningsmöjlighet	
Kostnadsuppskattning	Hög	

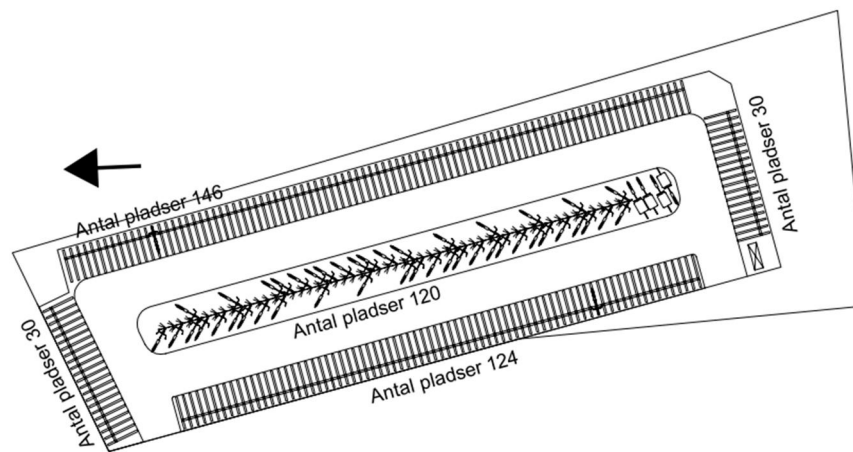
# År - 2035

## Alt. 22

Lokalisering  
År - 2035



Skiss



Referenser  
Tokyo



Dimension	12x41m	
Antal våningar	Bottenvåningen inne i konstruktionen/byggnaden	
Antal p-platser	450	1,09 m <sup>2</sup> /plats
Typ och antal	Dubbelstativ längs väggarna, centralt 45 graders framhjulstativ	
Kostnadsuppskattning	Hög	