



---

Diarienummer: SBF 2023–02222  
2025-11-28

## **Detaljplan för spårväg mellan Lindholmen och Linnéplatsen inom stadsdelarna Lindholmen, Stigberget, Masthugget, Änggården, Olivedal och Annedal. "Lindholmsförbindelsen"**

### Försättsblad för Mobilitet och Parkering Lindholmen

Göteborgs Stad planerar för ny spårvägsdragning mellan Lindholmen och Linnéplatsen, även kallad "Lindholmsförbindelsen".

Följande dokument har tagits fram som underlag kopplat till detaljplanen för att redogöra för mobilitet och parkering vid Lindholmen:

1. Mobilitets- och parkeringsutredning för Lindholmsförbindelsen Delområde Lindholmen inom stadsdelen Lindholmen, 2025-11-28 (AFRY)

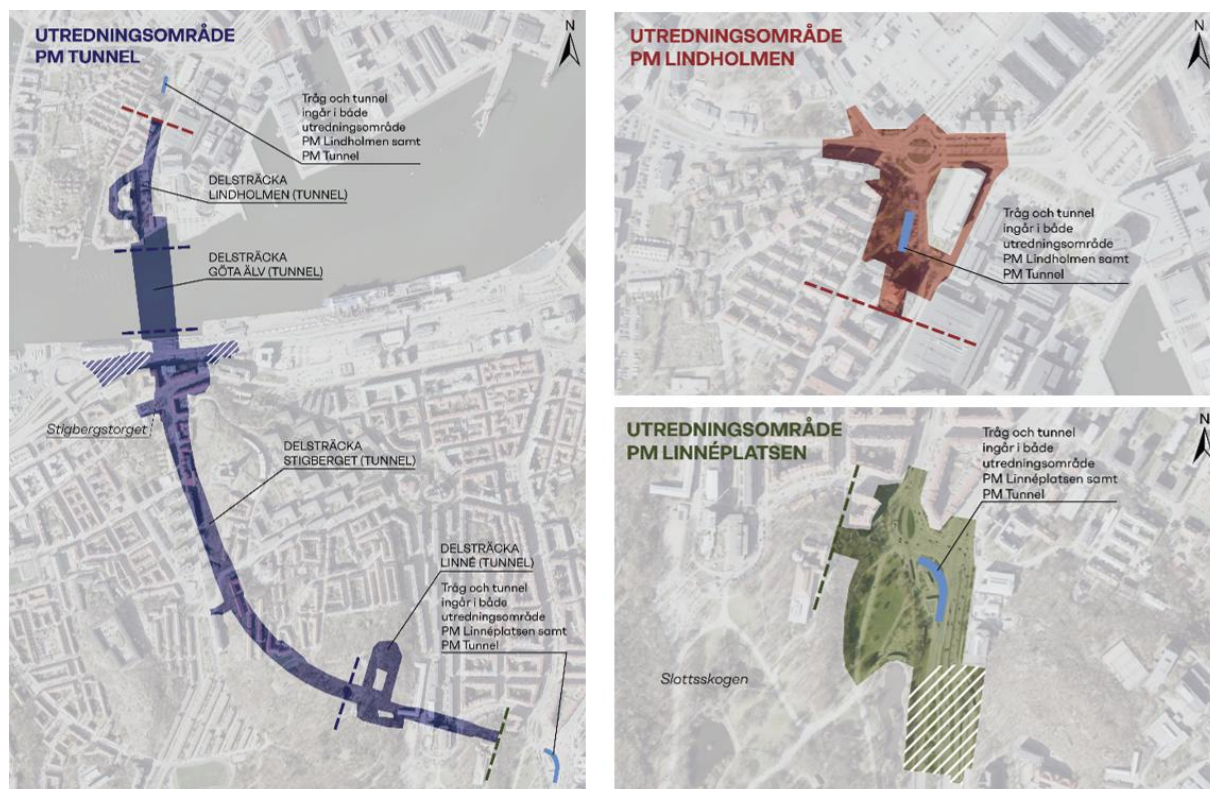


Figur 1. Översiktskarta över aktuellt planområde för Lindholmsförbindelsen.

## Bakgrund

Göteborgs Stad arbetar med att ta fram en ny spårvägsdragning mellan Lindholmen och Linnéplatsen, även kallad Lindholmsförbindelsen. Inledningsvis delades spårvägsdragningen in i tre olika delområden tillika tre olika detaljplaneförslag, vilka tidigare omnämnts som; Detaljplan Lindholmen, Detaljplan Tunnel samt Detaljplan Linnéplatsen. Se geografisk avgränsning nedan. Under processens gång har Göteborgs Stad valt att gå vidare med en gemensam detaljplan för hela Lindholmsförbindelsens sträckning, i stället för uppdelat i flera detaljplaner. Detta innebär att vissa framtagna dokument hänvisar till detaljplanenamn som inte längre är aktuella, utan ingår i den sammanhållna detaljplanen för sträckan.

Förhållandena för mobilitet och parkering för Lindholmen beskrivs i en separat rapport och omfattar endast området runt Lindholmen. Avgränsningen baseras på den tidigare detaljplanegränsen, se Figur 1 nedan. Inför kommande granskningsskede, kommer rapporten justeras så det tydligare framgår att det är ett underlag till aktuell detaljplan, som numera går under namnet Detaljplan för spårväg mellan Lindholmen och Linnéplatsen inom stadsdelarna Lindholmen, Stigberget, Masthugget, Änggården, Olivedal och Annedal, ”Lindholmsförbindelsen”.



Figur 2. Bilden redovisar de olika avgränsningarna för Detaljplan Tunnel (blå), Detaljplan Lindholmen (röd), samt Detaljplan Linnéplatsen (grön).

## Geografiska kompletteringar till granskningskedet

För mobilitet och parkering kommer följande områden kompletteras till detaljplanens granskningsförslag:

- Ytor vid Oscarsleden, se blå skraffering i Figur 3.
- Ytor vid Fågeldammen/Linné, se grön skraffering i Figur 3.

Områdena har tillkommit så pass sent i processen att det inte finns beskrivet i underlagen som tagits fram för Linnéplatsen och Oscarsleden. Till granskningskedet kommer området beskrivas med samma detaljeringsnivå som övriga områden inom planområdet.



Figur 3. Bilden visar de tillkommande ytorna vid Oscarsleden (blått/skrafferat) samt vid Fågeldammen (grönt/skrafferat). Ytorna är inte skalnliga utan visar en ungefärlig avgränsning.



---

# Mobilitets- och parkeringsutredning för Lindholmsförbindelsen

Detaljplan för spårväg Lindholmen - Linnéplatsen, delområde Lindholmen inom  
stadsdelen Lindholmen

Titel: Mobilitets- och parkeringsutredning för Lindholmsförbindelsen – Detaljplan för spårväg Lindholmen - Linnéplatsen, delområde Lindholmen inom stadsdelen Lindholmen

Författare: Emma Johansson, AFRY

Kontaktperson: Malin Kärnhagen Wolff, AFRY

Beställare: Karolina Rosén, Exploateringsförvaltningen

Diarienummer: SBF 2023-02222

Dokumenthistorik:

Version	Datum
–	2025-11-28

# Innehållsförteckning

1	Inledning.....	4
1.1	Lindholmsförbindelsen.....	4
1.2	Detaljplaner .....	4
1.3	Syfte .....	5
1.4	Riktlinjer.....	5
2	Förutsättningar.....	7
2.1	Kollektivtrafik .....	7
2.1.1	Nuvarande trafikering och resande.....	7
2.1.2	Framtida trafikering och resande .....	8
2.2	Cykel .....	8
2.2.1	Cykelvägnät.....	8
2.2.2	Cykelparkering .....	9
2.3	Delad mikromobilitet .....	11
2.3.1	Styr & Ställ.....	11
2.3.1.1	Delade elcyklar och elsparkcyklar från privata aktörer .....	11
2.4	Bilparkering.....	12
2.5	Upptagningsområde.....	14
3	Parkeringsplatser .....	16
3.1	Omvärldsbevakning.....	16
3.2	Antal platser .....	17
4	Parkeringslösning .....	18
5	Hantering av parkering under byggskedet.....	19
6	Ersättningsparkering.....	20
7	Referenser.....	21

# 1 Inledning

## 1.1 Lindholmsförbindelsen

Inom ramen för Sverigeförhandlingen planerar Göteborgs Stad för en ny fast förbindelse mellan Lindholmen och Linnéplatsen. Den så kallade Lindholmsförbindelsen utgör en del av det större projektet Spårväg och Citybuss Brunnsbo–Linné via Lindholmen. Projektet innefattar ny spårväg med stadsbanekvalitet i tre etapper: Brunnsbo–Hjalmar Brantingsplatsen, Frihamnen–Lindholmen samt aktuellt projekt Lindholmen–Linnéplatsen (Lindholmsförbindelsen). Stadsbanekvalitet innebär att spårvägen ska gå på egen bana med få korsningar i plan och relativt glest placerade hållplatser, vilket skapar förutsättningar för att hålla en hög hastighet och en förhållandevis hög turtäthet.

Lindholmsförbindelsens funktion och lokalisering har tagits fram genom Göteborgs Stads stadsutvecklingsarbete. Förbindelsen pekas ut i stadens gällande översiktsplan liksom i det gemensamma kollektivtrafikprogrammet Målbild Koll2035 som ett stråk för stadstrafikens stomnät. Lindholmsförbindelsen utgör en stor del av den planerade innerstadsringen som ska länka samman stadskärnan med övriga delar av innerstaden. Syftet med Lindholmsförbindelsen är att skapa en tvärlänk med goda resenärskvaliteter som överbryggar de naturliga barriärerna Göta älv och Stigberget. På så sätt förs stadens delar närmare varandra, stomnätet i de centrala delarna av Göteborg avlastas och nya resvanor skapas.

Lindholmsförbindelsen innefattar en ny spårvägskoppling som huvudsakligen planeras att gå i tunnel, med hållplatser vid Stigbergstorget (under jord) och på Linnéplatsen (i markplan). För att projektera och planlägga Lindholmsförbindelsen har Göteborgs Stad anlitat två konsulter, AFRY och COWI, som ansvarar för olika delar av sträckan. AFRY ansvarar för delen mellan Lindholmen och Vegasvackan, strax väster om Jungmansgatan, medan COWI ansvarar för den avslutande delen från Vegasvackan till Linnéplatsen. Arbetet sker i nära samverkan mellan de båda konsulterna och staden.

## 1.2 Detaljplaner

Göteborgs Stad har valt att planlägga Lindholmsförbindelsen som en järnvägsplan, vilket innebär att projektet ska följa Lag om byggande av järnväg (1995:1649).

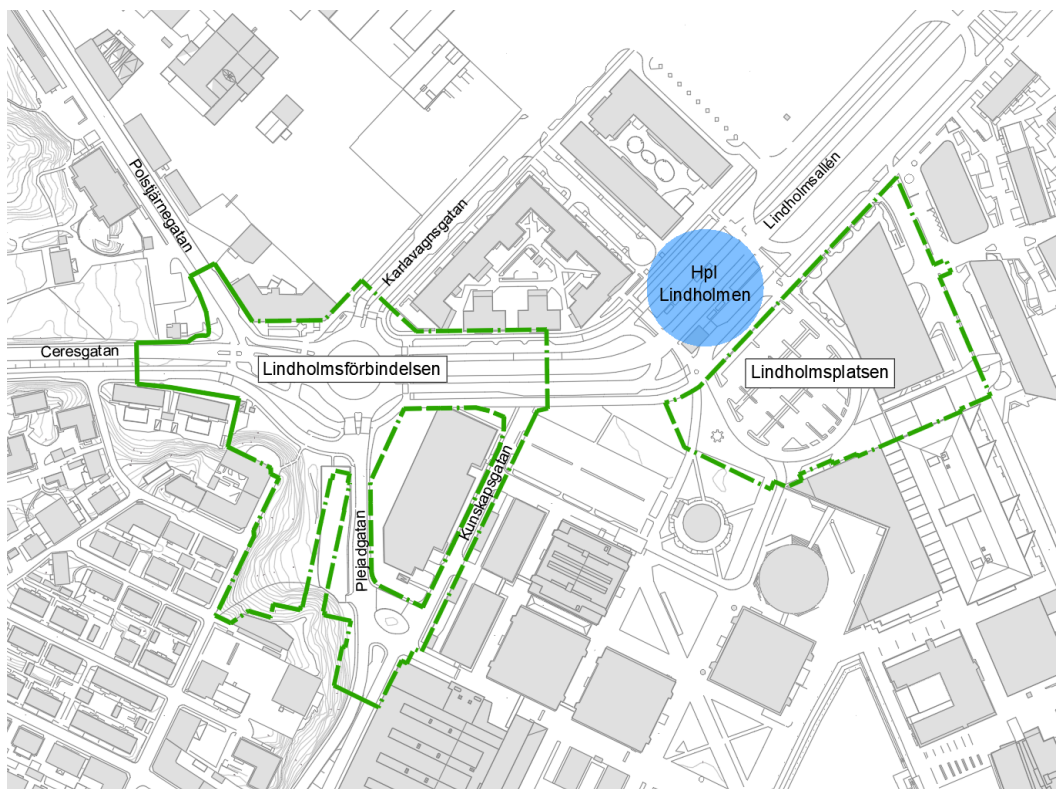
Projektet innebär även en påverkan på områden utanför järnvägsplanens gränser och eftersom spårväg inte får byggas i strid mot gällande detaljplaner eller områdesbestämmelser pågår parallellt stadsbyggnadsförvaltningens planläggning av tre detaljplaner.

- Detaljplan för spårväg Lindholmen – Linnéplatsen, delområde tunnel och hållplats Stigberget inom stadsdelarna Lindholmen, Majorna, Slottsskogen, Olivedal
- Detaljplan för spårväg Lindholmen – Linnéplatsen, delområde Lindholmen inom stadsdelen Lindholmen
- Detaljplan för spårväg Lindholmen – Linnéplatsen, delområde Linnéplatsen inom stadsdelarna Annedal, Kommendantsängen, Olivedal, Slottsskogen och Änggården

### 1.3 Syfte

Denna rapport utgör underlag till Detaljplan för spårväg Lindholmen - Linnéplatsen, delområde Lindholmen inom stadsdelen Lindholmen. Syftet med utredningen är att fastställa behovet av parkering för cykel och delad mikromobilitet på allmän plats, samt peka ut lämplig lokalisering för dessa. Utredningen ska också studera om de parkeringsytor för motorfordonstrafik som föreslås utgå behöver ersättas.

Planområdet redovisas i Figur 1. Hållplatsläget ingår inte i planområdet för den aktuella detaljplanen. Inom projektet föreslås därför att cykelparkering tillhörande hållplatsen delvis ska ordnas inom planområdet för detaljplanen för Lindholmsplatsen. Även andra ytor på allmän platsmark i närheten av hållplatsen kan tas i anspråk för cykelparkering.



Figur 1. Hållplats Lindholmens läge i förhållande till planområdena för Lindholmsföbindelsen respektive Lindholmsplatsen.

### 1.4 Riktlinjer

I Göteborgs stads Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering (Göteborgs Stad, 2021) saknas parkeringstal för kollektivtrafikbytespunkter, vilket innebär att en särskild utredning för mobilitet och parkering behöver tas fram. Den vanliga metodiken i en särskild utredning för mobilitet och parkering bygger på att först fastställa antalet samtidiga anställda och besökare vid den dimensionerande tidpunkten. Därefter beräknas antalet parkeringsplatser utifrån framtida färdmedelsandelar för besökare respektive anställda i den aktuella stadsdelen. Metodiken bedöms dock inte gå att tillämpa rakt av på ett hållplatsläge.

Enligt Göteborgs Stads Riktlinjer för mobilitet och parkering (Göteborgs Stad, 2018) ska det i anslutning till större hållplatser finnas cykelparkering i direkt anslutning till

hållplatsen, väl avskild från hållplatsytan och gångbanan. Cykelparkeringen bör vara väderskyddad och ge möjlighet till att låsa fast cykeln. Antalet platser ska enligt riktlinjerna baseras på Västtrafiks handbok för cykelparkering i anslutning till kollektivtrafik från år 2014. Vid tidpunkten för utredningen arbetar Västtrafik med att ta fram en ny handbok för cykelparkering i anslutning till hållplatser. Utredningen har tagit del av en remissutgåva som ej är beslutad. Handboken innehåller en modell för bedömning av cykelparkeringsbehov vid hållplatser, dock ska modellen inte tillämpas på hållplatser av typen ”Station eller resecentrum” samt ”Hållplats belägen i stadsmiljö med tillgång till allmän cykelparkering”. Vid hållplatstypen ”Station eller resecentrum” anges att en särskild bedömning ska göras, där bland annat tillgängliga ytor ses över och cykelparkeringsgarage kan övervägas. Vid hållplatstypen ”Hållplats belägen i stadsmiljö med tillgång till allmän cykelparkering” anges att en enklare översyn av tillgänglig parkering ska göras för att avgöra om denna är tillräcklig. Vidare nämns att i stadsmiljö bedöms de flesta resenärer välja att gå till hållplatsen.

Den framtida hållplatsen vid Lindholmen bedöms inte till fullo falla in under någon av de nämnda hållplatstyperna ovan. Den vanliga bedömningsmodellen genererar dock som högst 16 parkeringsplatser vid hållplatsen, och bedöms inte vara lämplig att tillämpa på hållplatser i en storstad. Det bedöms därför finnas behov av att studera hållplatsens förutsättningar och behov närmare.

## 2 Förutsättningar

### 2.1 Kollektivtrafik

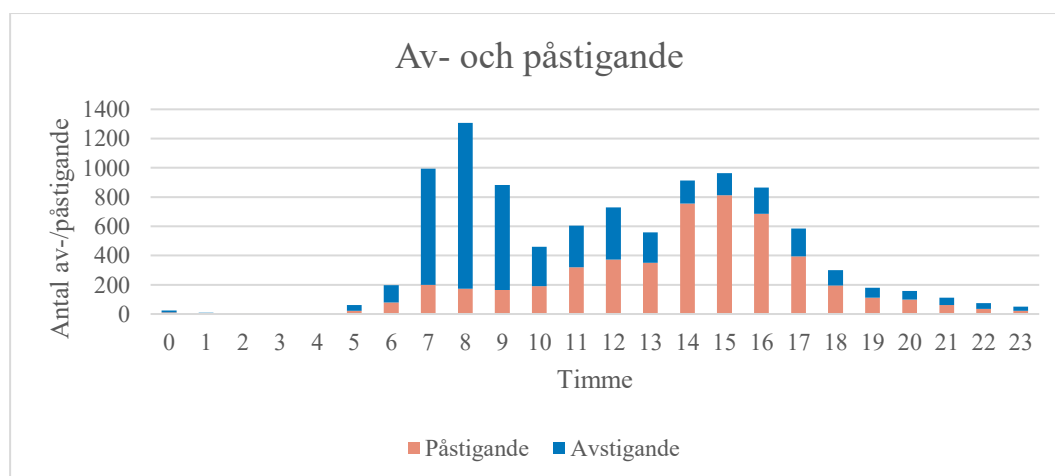
#### 2.1.1 Nuvarande trafikering och resande

Vid tidpunkten för utredningen går endast busstrafik vid hållplats Lindholmen. Byggnation av spårväg mellan Frihamnen–Lindholmen pågår dock och planeras tas i drift 2026. Spårvägen avslutas då med en vändplats vid befintlig cirkulationsplats, och det anläggs tre nya spårvagnshållplatser; Frihamnen, Pumpgatan och Lindholmen. När Lindholmsförbindelsen börjar byggas väntas spårvägen fortsätta till Eriksberg. Placering av hållplatslägen i riktning mot Eriksberg är ej kända.

Utdrag ur Västtrafiks kundräkningssystem (KRS) från år 2022, innan byggstart för spårväg Frihamnen–Lindholmen då det endast gick busstrafik på sträckan, visar att det var i genomsnitt 10 000 av- och påstigningar under ett vardagsdygn. Fördelningen mellan antalet av- och påstigande är jämn med cirka 5000 avstigande respektive påstigande. Statistiken inkluderar både på- och avstigningar i samband med bytesresor, samt på- och avstigningar i samband med resor som påbörjas och avslutas på Lindholmen. Av KRS-data är det inte möjligt urskilja hur stor andel av på- och avstigningarna som sker i samband med bytesresor respektive i samband en påbörjad eller avslutad resa.

Resandet över dygnet är typiskt för ett område med hög andel utbildningsverksamheter samt arbetsplatser och karaktäriseras av ett högt antal avstigningar under morgonen, samt ett högt antal påstigningar under eftermiddag. Resandet år 2024 var något lägre, drygt 9000 på- och avstigningar per vardagsdygn, vilket bedöms kunna förklaras av byggnationen av spårvägen. Förhållandet mellan på- och avstigande över dygnet var dock detsamma, trots att boende flyttat in i Karltorner vilket potentiellt skulle ha kunnat ökat andelen påstigande under morgonen.

Morgonens högtrafikperiod, klockan 07:00-10:00, utgör cirka 30 procent av dygnets resande. Under samma period utgörs cirka 80 procent av resorna av avstigningar och 20 procent av påstigningar. Under eftermiddagens högtrafikperiod är förhållandet omvänt.



Figur 2. Dygnsfördelning för av- och påstigande vid Lindholmen, medelvärde måndag–torsdag år 2022.

### 2.1.2 Framtida trafikering och resande

Hållplats Lindholmen ligger kvar i samma läge som idag. Kopplingen över älven kommer upp strax söder om befintlig cirkulationsplats. Hållplatsen väntas trafikeras av tre till fyra spårvagnslinjer samt tre lokalbusslinjer.

Antal av- och påstigningar vid Lindholmen år 2060 väntas uppgå till mellan 48 000 och 63 500 per årsmedeldygn (ÅMD) beroende på framtida trafikering och påstigningsmotstånd (Sweco, 2025). Av dessa av- och påstigningar beräknas 29 900–31 500 utföras av resenärer som har Lindholmen som första eller sista hållplats. Övriga 18 200–32 900 av- och påstigningar sker i samband med bytesresor.

Ur ett cykelparkeringsperspektiv är det endast antalet resenärer som påbörjar sin kollektivtrafikresa på Lindholmen som är av intresse. Antalet av- och påstigningar med Lindholmen som första eller sista hållplats beräknas uppgå till 29 900–31 500. Av dessa utgörs hälften av påstigningar, alltså uppgår antalet påbörjade resor under ett dygn till 14 950–15 750. I PM Hållplatsanalys presenteras ingen framtida prognos över resandets fördelning över dygnet. Dygnsfördelning kan dock antas vara förhållandevis lik nuläget. Eventuellt kan antas att när hållplatsen får ett ökat turutbud så kommer andelen påstigningar under morgon öka något.

## 2.2 Cykel

### 2.2.1 Cykelvägnät

Hållplatsen ligger i direkt anslutning till pendelcykelbanan i Lindholmsallén. I anslutning till hållplatsen finns en cykelpump vars läge redovisas i Figur 3. Cykelbanorna i Lindholmsallén är dubbelriktade på båda sidor.



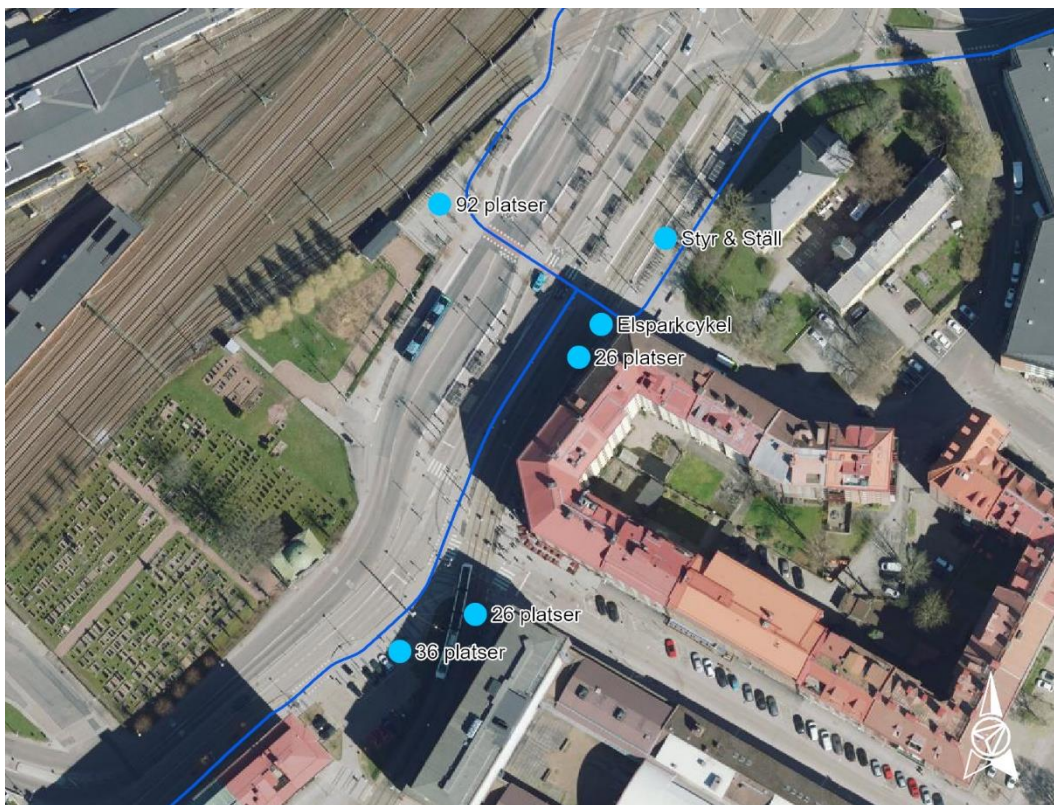
Figur 3. Cykelvägnät i anslutning till Lindholmen. Heldragna blå linjer motsvarar cykelbanor. Bildkälla: Trafiken.nu.

### 2.2.2 Cykelparkering

Det finns ingen cykelparkering på allmän platsmark i anslutning till hållplats Lindholmen och kommer inte anläggas någon i samband med byggnation av spårväg Frihamen–Lindholmen. Närmsta cykelparkering på allmän plats finns utmed fasaden vid byggnaden som ligger i korsningen Ceresgatan/Polstjärnegatan. Där finns åtta pollare av typen Urban vilket möjliggör för parkering av 16 cyklar. På kvartersmarken i utbildnings- och verksamhetsområdet söder om hållplatsen finns dock ett stort antal cykelparkeringar, både i form av markparkeringar utomhus samt cykelgarage.

Eftersom det saknas cykelparkering i direkt anslutning till hållplatsen går det inte att dra några direkta slutsatser kring den nuvarande användningen av platsen. Uppfattningen är dock att kombinationsresor i dagsläget inte förekommer i någon större utsträckning, särskilt med hänsyn till det resmönster som kännetecknar hållplatsen med nästintill enbart avstigningar på morgonen och påstigningar på eftermiddagen. Det bedöms inte sannolikt att inresande har en privat cykel i anslutning till hållplatsen som de byter till på Lindholmen för att ta sig till sin slutgiltiga målpunkt.

Med hänsyn till pågående byggnation samt att hållplatsens funktion kommer ändas har det inte bedömts lämpligt att genomföra en beläggningsstudie vid hållplats Lindholmen vid tidpunkten för utredningen. Beläggningsstudie har i stället gjorts på hållplats Svingeln, som av Göteborgs stad bedömts ha en karaktär som liknar den Lindholmen kommer ha efter färdigställandet av Lindholmsförbindelsen. En översikt av cykelparkeringar i anslutning till Svingeln redovisas i Figur 4. Det bedöms huvudsakligen vara parkeringsytorna i norr som ligger i direkt anslutning till hållplatsen som är relevanta för resenärer som gör kombinationsresor. De två platserna längre söderut observerades dock också för att potentiellt kunna jämföra användandet.



Figur 4. Cykelparkering på Svingeln samt cykelbanenät.

Beläggningen på cykelparkeringen observerades under två morgnar, tisdag den 27 maj 2025 samt onsdag den 28 maj 2025. Under tisdagen var det uppehåll på morgonen och eftermiddagen, men det regnade mitt på dagen vilket kan ha inneburit att det var färre cyklister än vanligt. Under onsdagen var det uppehåll och sol hela dagen, men eftersom det var dagen före Kristi Himmelsfärd kan resandet ha varit något avvikande. Beläggningen observerade klockan 7:00 och 10:00. De resenärer som genomför kombinationsresor under morgonen på väg till skola eller arbetsplats antas ha anlänt till eller lämnat hållplatsen mellan de två tidpunkterna.

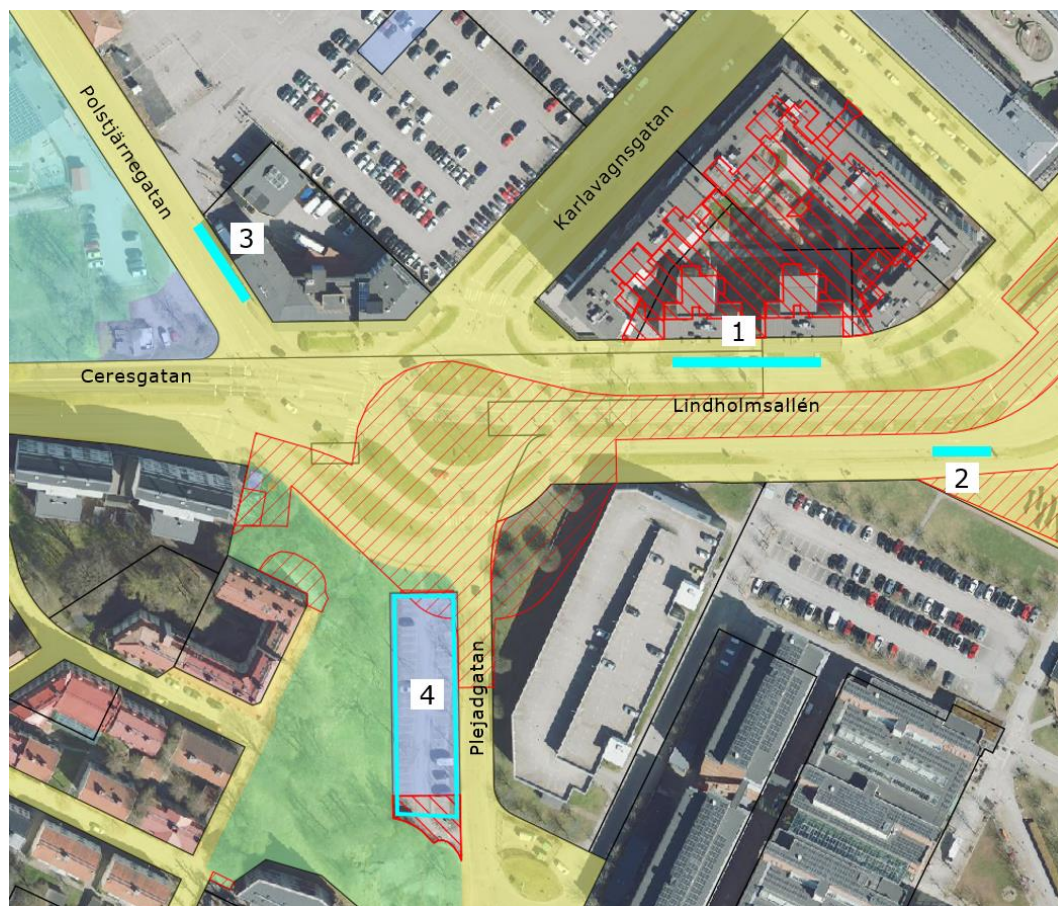
På parkeringsytorna i direkt anslutning till hållplatsen observerades under onsdagen 6 cyklar klockan 7:00 och 8 cyklar klockan 10:00. På tisdagen var antalet cyklar 5 vid båda tidpunkterna. Antalet platser för privata cyklar i anslutning till hållplatsen uppgår till totalt 120 platser vilket därför får anses var för högt dimensionerat under nuvarande förutsättningar. Antalet Styr & Ställ cyklar hade under båda dagarna minskat med 7 cyklar från klockan 7:00 till 10:00. Även antalet elsparkcyklar hade minskat med 4 respektive 6 cyklar. På cykelparkeringarna längre söderut stod fler cyklar parkerade, 7 cyklar klockan 07:00 och 12 cyklar klockan 10:00 under båda dagarna. Dessa cyklar bedöms dock inte ha parkerats i samband med en kombinationsresa, utan mer sannolikt i samband med en resa till arbetsplats.

Sammantaget bedöms antalet kombinationsresor med privat cykel till Svingeln som mycket få. Antalet platser som bedömningsmodellen i Västtrafiks kommande handbok ger, 16 platser, hade räckt för att tillgodose det parkeringsbehov som uppstod under observationstillfällena. Att antalet delade cyklar minskade mellan observationstillfällena antyder dock att det potentiellt finns resenärer som reser till Svingeln med kollektivtrafik och därefter fortsätter sin resa med ett delat fordon. Cyklarna kan dock även ha nyttjats i samband med andra typer av resor, exempelvis av boende i närområdet.



## 2.4 Bilparkering

De parkeringar som kommer att påverkas av utbyggnaden av detaljplanen redovisas i Figur 6. Samtliga av parkeringsplatser ligger på kommunal mark. De längsgående parkeringsplatserna (nummer 1–3) förvaltas av stadsmiljöförvaltningen och parkeringsytan (nummer 4) förvaltas av exploateringsförvaltningen.



Figur 6. Parkeringsytor för bil som påverkas av detaljplanen.

Reglering och antal platser på respektive parkering redovisas i Tabell 1. Parkeringsytan på Plejadgatan arrenderas ut till Parkering Göteborg. Avtalet förlängs 12 månader i taget med 3 månaders uppsägningstid och bedöms vara förhållandevis enkelt att säga upp. Enligt Parkering Göteborgs parkeringskarta finns den 14 maj 2025 sex lediga tillstånd vilket innebär att 40 av platserna är uthyrda. Dialog med Göteborgs Parkering har inte upprättats.

Tabell 1. Reglering och antal platser på berörda parkeringsplatser.

	Adress	Antal	Reglering
1	Lindholmsallén 53–55	6	Korttid (2 tim)
2	Lindholmsallén 30	2	Korttid (30 min)
3	Polstjärnegatan 19	4	Korttid (1 tim)
4	Plejadgatan	46	Tillstånd (Giltigt alla dagar 00–24)

Exploateringsförvaltningen har undersökt om parkeringsytan på Plejadgatan har koppling till bygglov för bostadsbebyggelse. Ingen sådan koppling har identifierats för bostäder

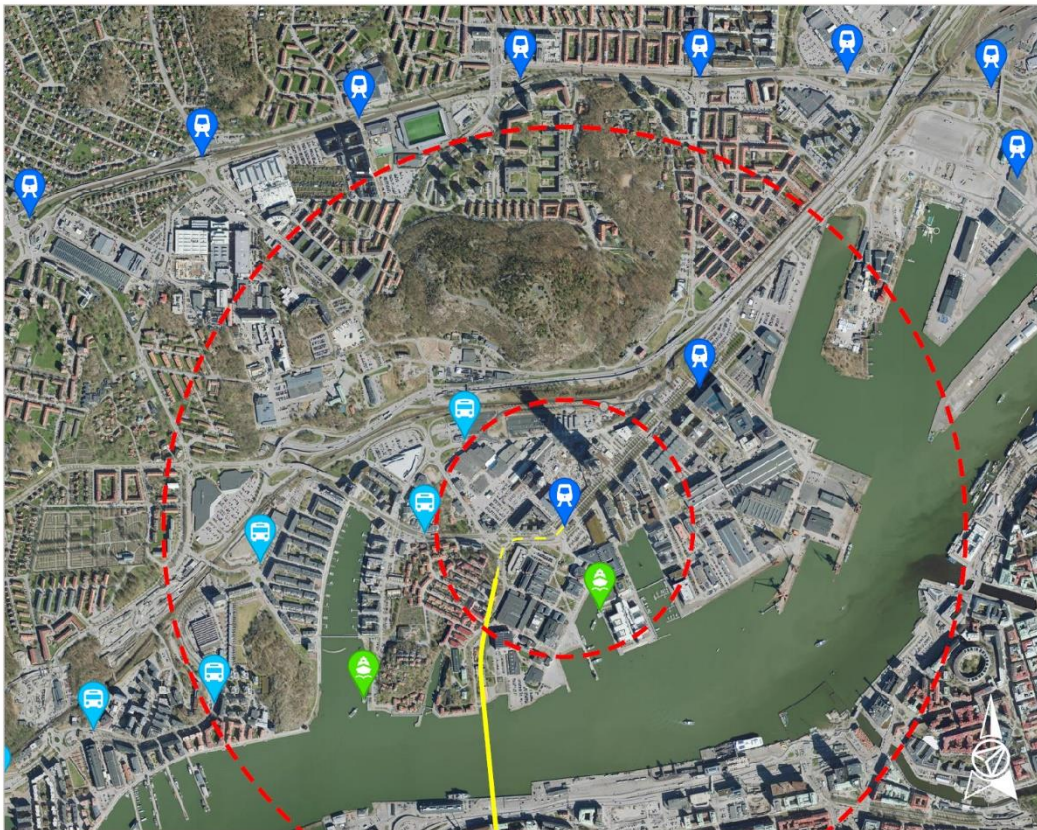
som uppförts i närområdet sen 1990-talet. Exploateringsförvaltningen håller på att kontrollera koppling till bygglov för de långsgående parkeringsytorna i Lindholmsallén och på Polstjärnegatan. Kretslopp och Vatten har uppgett att de ej är beroende av de långsgående parkeringarna.

Bostadskvarteret norr om Lindholmsallén har inga verksamheter i bottenplan, och bostäderna kan angöras via innergården. Det finns en restaurang på hörnet i korsningen Lindholmsallén/Karlavagnsgatan som kan angöras via Karlavagnsgatan. Platserna söder om Lindholmsallén har inte varit tillgängliga sedan 2023 på grund av byggnation av spårvägen. Användningsområdet innan dess var sannolikt primärt hämta/lämna. Det ligger en brevlåda i direkt anslutning till platsen. Vid den långsgående parkeringen på Polstjärnegatan finns inga publika entréer och lastbryggor finns på kvartersmark.

## 2.5 Upptagningsområde

Med ett ökat turutbud och bättre koppling till fastlandet kan det väntas att upptagningsområdet för hållplats Lindholmen ökar. Som utgångspunkt för ett resonemang kring potentialen för kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik kan nämnas att resenärer generellt anges vara villiga att resa cirka fem minuter till en busshållplats. Detta motsvarar ett gångavstånd om cirka 400 meter och ett cykelavstånd om cirka 1 250 m (Tyréns, 2022). Resenärer som ska resa med tåg är villiga att gå eller cykla ungefär dubbelt så långt.

I Figur 7 redovisas avstånden 400 respektive 1 250 meter i form av fågelavstånd från hållplats Lindholmen. Avstånden som resenärer är villiga att resa skulle potentiellt kunna vara något längre med hänsyn till det höga turutbudet. Befintliga spårvagnshållplatser samt de spårvagnshållplatser som anläggs inom projekt spårväg Frihamnen–Lindholmen har pekats ut. Framtida spårvagnshållplatser mellan Lindholmen och Eriksberg är ej kända och därför redovisas i stället befintliga stombusshållplatser på sträckan. Övriga busshållplatser i området redovisas ej.



Figur 7. Spårvagn- och stombusshållplatser på Lindholmen med omnejd samt fågelavstånd om 400 respektive 1 250 meter från hållplats Lindholmen.

Antalet boende på Lindholmen är i nuläget lågt, men kommer öka under de kommande åren till följd av bostadsexploatering i området. Dessa resenärer bedöms bo på ett sådant läge att de kommer ha gångavstånd till en spårvagnshållplats som kör via Lindholmsförbindelsen.

Resenärer som kommer från öst eller väst kan, under förutsättning att spårvägen förlängs till Eriksberg, kliva på någon av övriga spårvagnshållplatser som är tillgängliga mellan

Frihamnen och Eriksberg. Det bedöms därför vara få resenärer som anländer till hållplatsen med cykel från något av dessa håll.

Åt norr kan potential för kombinationsresor finnas bland de som bor mellan Lundbyleden och Hjalmar Brantingsgatan. Mängden bostäder där är dock ganska begränsad eftersom stora ytor utgörs av naturområde. Vidare utgör både Ramberget och Lundbyleden en barriär som gör att resorna inte blir fullt så gena som Figur 7 ger intryck av. Boende i detta område har också gångavstånd till hållplatserna utmed Hjalmar Brantingsgatan vilket också utgör ett alternativ för resor över älven.

Åt sydväst kan det finnas potential för kombinationsresor mellan hållplatsen och Volvo Lundby. Det är dock mer troligt att dessa resor sker med delade mikromobilitet än med privat cykel eftersom det inte är en resa mellan bostad och hållplats. Vidare kommer antagligen en hållplats längre västerut ligga närmare än Lindholmen och därmed vara mer attraktiv.

## 3 Parkeringsplatser

Beläggingsstudien vid hållplats Svingeln, som bedöms likna hållplats Lindholmen efter färdigställandet av Lindholmsförbindelsen, indikerade att antalet kombinationsresor med privat cykel är mycket få och att den vanliga bedömningsmodellen i Västtrafiks handbok skulle kunna tillämpas vid dimensionering av cykelparkering. Det skulle innebära att 16 cykelparkeringar för privata cyklar behöver anläggas. Beläggingsstudien vid Svingeln indikerade dock att det görs resor med delade fordon från hållplatsen under morgonen, vilket bedöms som ett sannolikt resmönster även på Lindholmen. Med hänsyn till den unga målgruppen på Lindholmen skulle den typen av resor kunna vara ännu fler än på Svingeln.

För att kunna fastställa ett lämpligt antal parkeringsplatser har även en omvärldsbevakning av parkeringstal vid hållplatser genomförts. Eftersom det ligger en stor osäkerhet i hur väl parkeringstalen i dessa handböcker stämmer överens med verkligheten samt om det är tillämpbara på den aktuella platsen bör resultaten tolkas med försiktighet, och cykelparkeringen kan eventuellt byggas ut i etapper beroende på det verkliga behovet som uppstår.

### 3.1 Omvärldsbevakning

I Tabell 2 redovisas en sammanställning av identifierade cykelparkeringstal. Bland de handböcker som anger cykelparkeringstal utifrån antalet resenärer per dygn så varierar cykelparkeringstalet mellan 2–30 procent av antalet påstigande per dygn. Ingen av handböckerna som baserar parkeringstalet på antalet påstigande per dygn nämner om parkeringstalet är satt med hänsyn till dygnets dimensionerande timme. Sannolikt är det främst på morgonen och förmiddagen som påstigande resenärer tar cykeln till hållplatsen, medan påstigande på eftermiddagen är på väg hem och då inte gör en kombinationsresa.

Tabell 2. Cykelparkeringstal vid hållplatser enligt handböcker i Sverige och Danmark.

Källa	Cykelparkeringstal
Cykelparkeringsriktlinjer (Göteborgs stad, 2008)	2–20 % av antalet påstigande per dygn
Handbok för cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken (Västtrafik, 2014)	20–30 % av antalet påstigande per dygn (avser terminaler och bytespunkter)
Skånetrafiken (Skånetrafiken, u.å.)	25 % av antalet påstigande per dygn
Cykelparkeringstal vid nyproduktion (Stockholms stad, u.å.)	5–15% av antalet påstigande under morgonrusningen (avser knutpunkter för kollektivtrafik och hållplatser)
Cykelparkeringshåndbog (Dansk Cyklist Forbund, 2007)	10–30 % av antalet påstigande per dygn (stationer)  10 % av antalet påstigande under morgonrusningen 06:00–09:00 (busshållplatser och terminaler)

Två av källorna anger cykelparkeringstalet utifrån antalet påstigande under morgonrusningen. I den danska handboken definieras detta som tidpunkten mellan

06:00–09:00 medan riktlinjerna i Stockholm inte anger ett sådant intervall. Vid Lindholmen infaller högtrafikperioden under morgonen klockan 07:00–10:00 och utgör cirka 30 procent av dygnets resande. Detta bedöms vara en mer lämplig metodik att utgå från eftersom det bedöms osannolikt att de som påbörjar sin resa på Lindholmen under eftermiddagen, när de är på väg hem från skola eller arbete, tar cykeln till hållplatsen.

### 3.2 Antal platser

Om metodiken som utgår från antal påstigande resenär per dygn tillämpas beräknas antalet parkeringsplatser till mellan 299 (2 procent av 14 950) och 1305 (30 procent av 15 750). Detta bedöms inte ge en rättvis bild av parkeringsbehovet eftersom en stor andel av de påstigande resenärerna stiger på i samband med en hemresa på eftermiddagen, och sannolikheten att de då reser med privat cykel är mycket liten.

Metodiken som utgår från högtrafiktimmarna under morgonen bedöms kunna ge en mer rättvis bild av cykelparkeringsbehovet. Morgonrusningen utgör cirka 30 procent av dygnets resor, och andelen resor som påbörjas på Lindholmen under samma period utgör i nuläget cirka 20 procent. Givet detta så behövs mellan 80 (5 procent cyklar) och 250 (15 procent cyklar) cykelparkeringar. Underlaget för kombinationsresor har bedömts som förhållandevis lågt till följd av att många resenärer kommer hoppa på vid närliggande hållplatser, samt att antalet boende inom cykelavstånd är begränsat. Det bedöms därför lämpligt att dimensionera för det lägre spannet, det vill säga att 5 procent av de resenärerna som påbörjar sin resa på Lindholmen skulle cykla till hållplatsen. De 80 platserna bedöms täcka in parkeringsbehovet för båda privata cyklar och delad mikromobilitet.

I dialog med ansvariga för delad mikromobilitet på Göteborgs stad har det bedömts lämpligt att ordna cirka 50 platser för delade fordon. Det kvarstår då att upprätta 30 platser för privata cyklar. Eftersom beläggningsstudien på Svingeln snarare indikerade att hälften så många platser är tillräckligt, byggs lämpligen först hälften av platserna ut till en början. Om behovet visar sig vara större kan antalet platser ökas till 30.

## 4 Parkeringslösning

Möjliga lägen för placering av cykelparkering och ytor för delad mikromobilitet redovisas i Figur 8. Att samla all parkering på endast en plats bedöms inte genomförbart sett till tillgänglig yta. Vidare bedöms det mer sannolikt att de som cyklar med privat cykel kommer norrifrån och därmed vill parkera sin cykel norr om hållplatsen, medan behovet av ytor för delad mikromobilitet bedöms vara större söder om hållplatsen där utbildnings- och arbetsplatsverksamheter är koncentrerade. Cykelparkeringarna för privata cyklar bör vara väderskyddade och möjliggöra för fastlåsning av cykeln.



Figur 8. Möjliga lägen för cykelparkering och delad mikromobilitet. Bakgrundskarta: Utkast av illustrationsritning för detaljplanen för Lindholmsplatsen, daterad 2025-02-04.

Inom planområdet för Lindholmsplatsen kan delar av parkeringen ordnas på torgytan. På torgytan bör ytor för delad mikromobilitet prioriteras framför vanlig cykelparkering, men för att täcka det beräknade parkeringsbehovet behöver sannolikt delar av de vanliga cykelparkeringarna placeras på torgytan. Cykelparkeringen skulle även kunna placeras i gränsen mellan gångbana utmed Lindholmsallén och planområdesgränsen.

Gatan nordväst om hållplatsen som avslutas i en vändplats ligger på allmänplatsmark. Delar av besöksparkeringen utmed gatan skulle kunna tas i anspråk för cykelparkering. Om två platser på vardera sida tas i anspråk möjliggör för cirka 20 meter cykelparkering, vilket antaget att en cykel upptar 75 cm i bredd rymmer 26 cyklar. Ytterligare parkeringsplatser skulle kunna tas i anspråk beroende det behov som observeras när Lindholmsförbindelsen tas i drift.

Cykelparkering för privata cyklar kan eventuellt även placeras mellan träden i trädraderna norr respektive söder om hållplatsläget. CC-avståndet mellan träden uppgår till 9 meter, och genomförbarheten behöver utredas närmare.

## **5 Hantering av parkering under byggskedet**

Hantering av parkering under byggskedet är under utredning och kommer studeras vidare i det fortsatta planarbetet.

## 6 Ersättningsparkering

Parkeringsytan på Plejadgatan har enligt uppgifter från exploateringsförvaltningen ingen koppling till bygglov. Marken arrenderas för tillfället ut till Parkering Göteborg men avtalet kan sägas upp relativt enkel. Platserna bedöms därför kunna tas bort, men dialog med Parkering Göteborg som arrenderar marken bör upprättas.

Det saknas uppgifter om de långsgående parkeringsplatserna har koppling till bygglov vilket behöver utredas innan beslut om att ta bort platserna kan tas. Sett till närliggande bebyggelse bedöms dock angöringsbehoven som små.

## 7 Referenser

Dansk Cyklist Forbund. (2007). *Cykelparkeringshåndbog*.

Göteborgs stad. (2008). *Förslag till Göteborgs cykelparkeringsriktlinje samt underlag för dimensionering*.

Göteborgs Stad. (2018). *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad*.

Göteborgs Stad. (2021). *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad*.

Skånetrafiken. (u.å.). *Varumärkesmanualen*. Hämtat från <https://skanetraffiken.varumarkesmanual.se/sv/infrastruktur/pendlarparkering/utformning/cykelparkering>

Stockholms stad. (u.å.). *Cykelparkeringstal vid ny produktion*.

Sweco. (2025). *Tekniskt PM: Hållplatsanalys Lindholmsförbindelsen*.

Tyréns. (2022). *Cykel och kollektivtrafik tillsammans i Kalmar län*.

Västtrafik. (2014). *Handbok för cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken*.