



---

Diarienummer: SBF 2023–02222  
2025-11-28

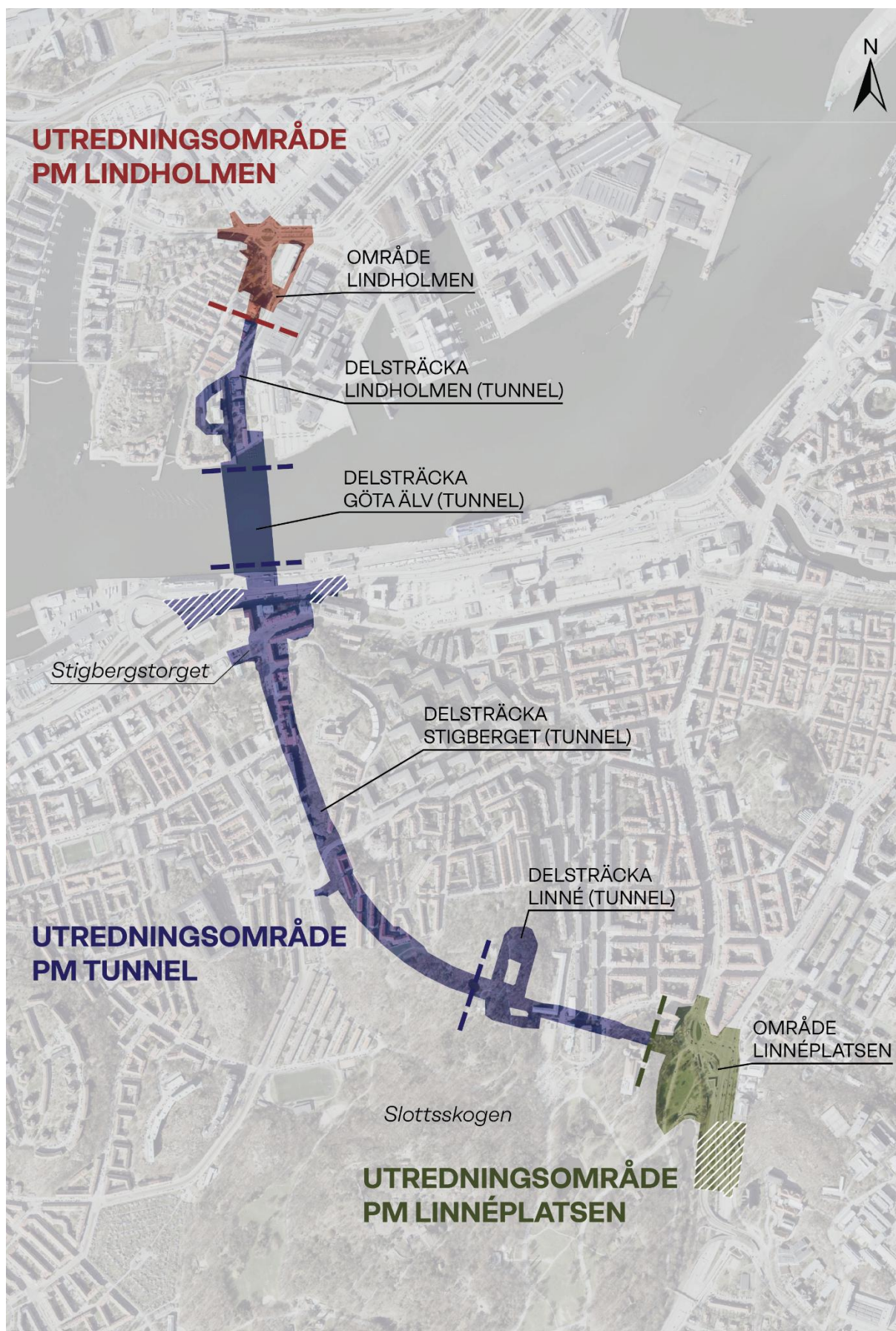
## **Detaljplan för spårväg mellan Lindholmen och Linnéplatsen inom stadsdelarna Lindholmen, Stigberget, Masthugget, Änggården, Olivedal och Annedal. "Lindholmsförbindelsen"**

### Försättsblad för Mobilitet och Parkering Stigberget

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 Stigberget:

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

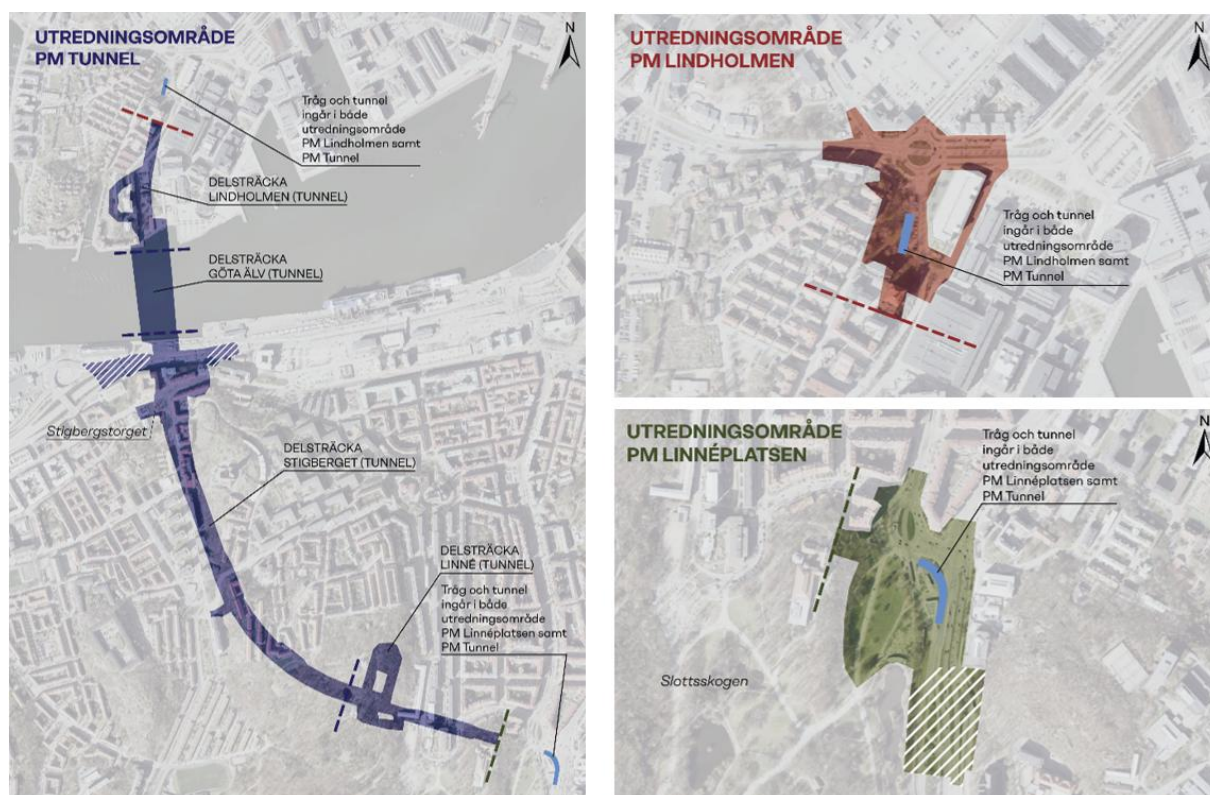


Figur 1. Översiktskarta över aktuellt planområde för Lindholmsförbindelsen.

## 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 Stigberget beskrivs i en separat rapport och omfattar endast området runt Stigberget. Inför kommande granskningskede, 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 skalenliga utan visar en ungefärlig avgränsning.



# Mobilitets- och parkeringsutredning för Lindholmsförbindelsen

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

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

Författare: Emma Johansson, AFRY

Kontaktperson: Malin Kärnhagen Wolff, AFRY

Beställare: Marie Fagerberg, 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.....	6
2.1	Kollektivtrafik.....	6
2.1.1	Framtida trafikering och resande .....	7
2.2	Cykel.....	7
2.2.1	Cykelparkering .....	9
2.3	Delad mikromobilitet .....	11
2.3.1	Styr & Ställ .....	11
2.3.2	Delade elcyklar och elsparcyklar från privata aktörer .....	12
2.4	Upptagningsområde .....	12
3	Parkeringsplatser .....	15
3.1	Omvärldsbevakning .....	15
3.2	Antal platser.....	16
4	Parkeringslösning .....	18
5	Hantering av parkering under byggskedet.....	20
6	Referenser.....	22

# 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 Stigberget inom stadsdelen Majorna. Syftet med utredningen är att fastställa behovet av parkering för cykel och delad mikromobilitet på allmän plats, samt peka ut lämplig lokalisering för dessa. Vid tidpunkten för utredningen finns inget färdigt trafikförslag för ytorna ovan mark, placering av parkeringsytorna redovisas därför endast schematiskt. Vidare kommer området som kan användas för cykelparkeringen vara mycket begränsat och det exakta antalet platser kommer behöva anpassas efter hur stora ytor som finns att tillgå.

Parkering och angöring för motorfordonstrafik hanteras inte inom ramen för mobilitets- och parkeringsutredningen, utan kommer att studeras vidare inom ramen för framtagandet av förslagshandlingen.

### 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 en kollektivtrafikbytespunkt.

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. Mobilitets- och parkeringsutredningen 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 bytespunkten med underjordisk hållplats vid Stigbergstorget 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.

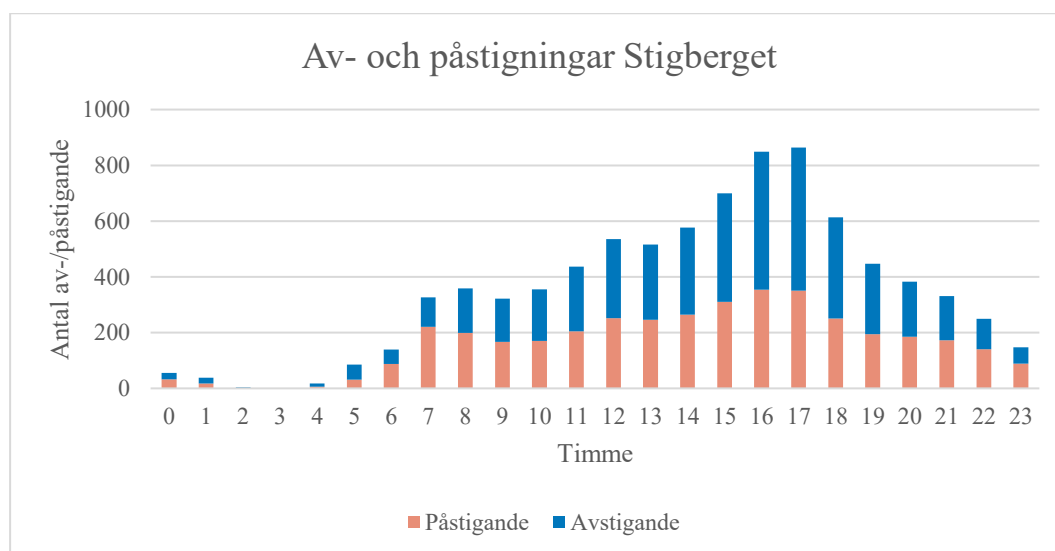
## 2 Förutsättningar

### 2.1 Kollektivtrafik

Hållplats Stigbergstorget utgörs i nuläget av tre hållplatslägen som trafikeras av spårvagnslinjerna 3, 9 och 11. Utdrag ur Västtrafiks kundräkningssystem (KRS) visar att det under år 2022 var i genomsnitt 8350 på- och avstigningar under ett vardagsdygn. Antalet avstigande respektive påstigande var 4 400 respektive 3 950. Statistiken inkluderar både på- och avstigningar i samband med bytesresor, samt på- och avstigningar i samband med resor som påbörjas och avslutas på Stigbergstorget. 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. Antalet bytesresor på Stigbergstorget kan dock antas vara begränsade i nuläget, då resenärer från centrum sannolikt byter tidigare på exempelvis Järntorget, och resor mellan olika delar av Majorna sannolikt inte sker via Stigbergstorget.

Resandet över dygnet vid Stigbergstorget redovisas i Figur 1 och utmärker sig genom att det saknas en tydlig topp för resandet under morgonens högtrafiktimmor. Under morgonen mellan klockan 06:00–09:00 görs cirka 10 procent av dygnets resor. Förhållandet mellan på- och avstigningar under morgonen är ungefär 60 procent påstigningar och 40 procent avstigningar. Förhållandet på eftermiddagen är omvänt, men det sker då mer än dubbelt så många av- och påstigningar jämfört med under morgonen.

När dag- respektive nattbefolkning för primärområde Stigberget i åldrarna 16–74 år jämförs så uppgår dagbefolkningen till cirka 20 procent av nattbefolkningen, vilket indikerar att område har en hög andel bostäder och få arbetsplatser. För de närliggande primärområde Majorna och Masthugget utgör dagbefolkningen cirka 50 respektive 60 procent av nattbefolkning.



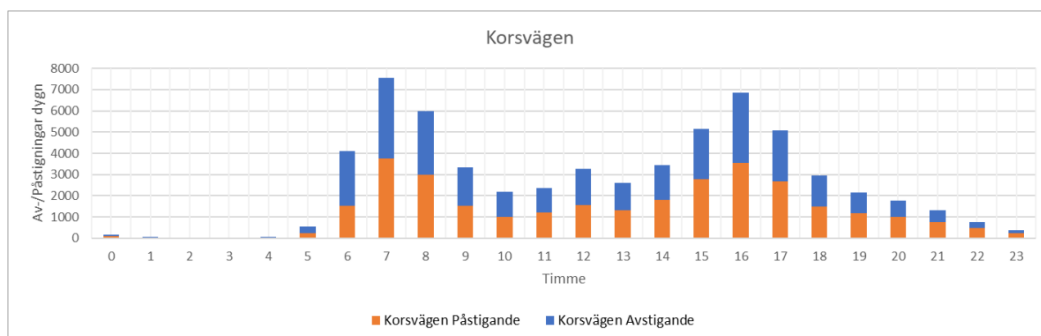
Figur 1. Dygnsfördelning för av- och påstigningar vid Stigbergstorget, medelvärde måndag–torsdag år 2022.

### 2.1.1 Framtida trafikering och resande

Utredningen har som utgångspunkt att hållplatsen i markplan på Stigberget kommer behålla sin nuvarande utformning och fortsatt trafikeras av tre spårvagnslinjer i samma riktningar som i nuläget; två linjer Järntorget–Jaegerdorffsplatsen och en linje Järntorget–Djurgårdsplatsen. På torgets västra del tillkommer uppgång från den underjordiska hållplatsen som planeras trafikeras av tre spårvagnslinjer. Uppgång från den underjordiska hållplatsen planeras även ut mot Oscarsleden.

Antal av- och påstigningar vid Stigbergstorget år 2060 väntas uppgå till mellan 33 000 och 67 000 per årsmedeldygn (ÅMD) beroende på framtida trafikering och påstigningsmotstånd (Sweco, 2025). Av dessa av- och påstigningar beräknas 6 200–8 700 utföras av resenärer som har Stigbergstorget som första eller sista hållplats. Övriga 25 900–59 400 av- och påstigningar sker i samband med bytesresor. Vissa av scenarierna inkluderar att Oscarsleden byggs om till stadsgata med en busshållplats vilket innebär att delar av på- och avstigningarna sker i samband med bussresor.

Det prognostiserade resandet för år 2060 kan enligt PM Hållplatsanalys jämföras med en mellanstor knutpunkt likt Korsvägen. Antalet av- och påstigande på Korsvägen är jämnt fördelat över dygnet enligt Figur 2, och i PM Hållplatsanalys bedöms det rimligt att anta att Stigbergstorget kommer ha en liknande fördelning. Cirka 12 procent av resorna sker mellan klockan 7:00–8:00. Under hela morgonrusningen klockan 6:00–9:00 sker nära 30 procent (28,5) av resorna.



Figur 2. Antal av- respektive påstigande per timme vid Korsvägen, september 2019 (Sweco, 2025).

Ur ett cykelparkeringsperspektiv är det endast de resor som påbörjas på Stigbergstorget som är dimensionerande, vilket antas vara hälften av på- och avstigningarna med Stigbergstorget som första eller sista hållplats, det vill säga 3 100–4 350.

## 2.2 Cykel

Cykelbanenätet i anslutning till Stigbergstorget redovisas i Figur 3. Österifrån, från centrum, ansluter en separerad gång- och cykelbana längs Stigbergslidens södra sida. Söderifrån ansluter en separerad gång- och cykelbana längs Bangatans västra sida. Från öst ansluter ett blandtrafikcykelstråk längs Allmänna vägen som vid Stigbergstorget övergår till en kombinerad gång- och cykelbana på en kortare sträcka. Norr om Oscarsleden sträcker sig en pendelcykelbana längs Fiskhamnsgatan och Emigrantvägen. Det finns även cykelbana på södra sidan av Oscarsleden på sträckan mellan Såggatan och Oskarsgatan. I anslutning till cykelparkeringen så Stigbergstorget finns en pumpstation, vars läge redovisas i Figur 3.

Området karaktäriseras av stora höjdskillnader som i viss utsträckning kan antas påverka benägenheten att cykla till och från Stigberget. Plushöjd vid befintlig hållplats är cirka +19, att jämföra med +2 vid hållplats Masthuggstorget och +5 vid hållplats Kaptensgatan. Stora höjdskillnader förekommer också åt Masthugget i sydöst som ligger betydligt högre än Stigbergstorget. Åt söder, längs Bangatan, är höjdskillnaderna inte lika stora.



Figur 3. Cykelnät i anslutning till Stigbergstorget. Heldragna blå linjer motsvarar cykelbanor, streckade blå linjer motsvarar lämpliga färdvägar i blandtrafik. Bildkälla: Trafiken.nu.

Cykelmängder på närliggande cykelbanor redovisas i Tabell 1. Under eftermiddagens maxtimme kommer majoriteten av cyklisterna från centrum och svänger därefter söderut på Bangatan. Enligt PM Trafikanalys Stigbergstorget (Ramboll, 2024) bedömer Göteborgs Stad inte att cykelmängderna runt Stigbergstorget kommer öka eftersom det i samband med närliggande exploatering planeras för ett mer attraktivt cykelstråk längs Oscarsleden.

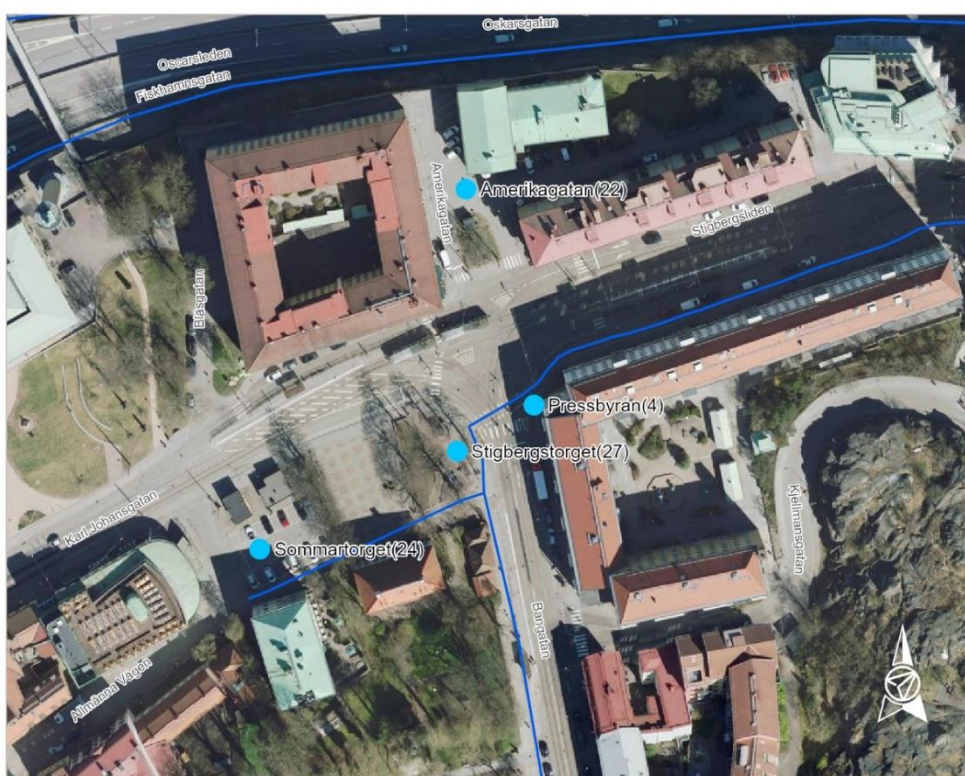
Tabell 1. Cykelmängder i maxtimme på närliggande cykelbanor.

Gata	Cyklister i maxtimme	Mätår
Stigbergsliden	206 (16:00-17:00)	Drönarmätning, sep 2023
Bangatan	159 (16:00-17:00)	Drönarmätning, sep 2023
Stigbergstorget (förlängningen av Allmänna vägen)	61 (16:00-17:00)	Drönarmätning, sep 2023
Emigrantvägen	470 (7:30-8:30)	Fast mätstation vid Järnvågsmotet

### 2.2.1 Cykelparkering

Läge och antal platser befintlig cykelparkering på allmän platsmark i anslutning till Stigbergstorget redovisas i Figur 4. Utpekade cykelparkeringar ligger inom 50 meters avstånd från minst ett av de befintliga hållplatslägena, vilket av Västtrafik anges som rekommenderad gräns för avstånd mellan hållplats och cykelparkering (Västtrafik, 2014). Närliggande cykelparkering finns även i anslutning till Sjöfartsmuséet samt längre ner på Stigbergsliden, men dessa bedömdes ligga för långt bort för att vara relevanta.

Sedan sommaren 2022 har bilparkeringen på Stigbergstorget gjorts om till ett tillfälligt sommartorg under maj–september. Torget har då bland annat utrustats med tillfälliga cykelställ, vilka redovisas i Figur 4, samt ytor för parkering av elsparkcyklar. Det sammanlagda utbudet av cykelparkeringar på och i anslutning till Stigbergstorget uppgår under sommartid till 77 platser och under övriga året till 53 platser.



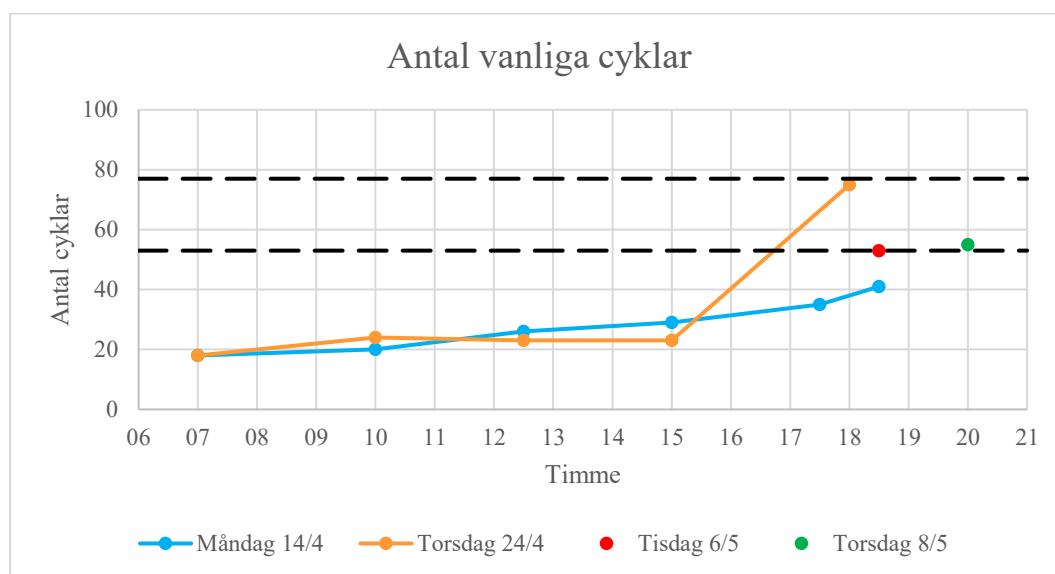
Figur 4. Lokalisering av befintlig cykelparkering på och i närheten av Stigbergstorget. Antalet platser vid respektive parkeringsyta anges inom parentes.

Beläggningen på cykelparkeringen observerades vid fem tillfällen per dag under två dagar i april för att studera hur beläggningen varierar över dagen, se resultat i Figur 5. För att få en bättre uppfattning om maximal beläggning, vilken visade sig infalla sen eftermiddag/tidig kväll, gjordes även ytterligare två observationer enbart kvällstid. Vid observationerna inkluderades även cyklar som parkerades utanför ställen, men ändå såpass nära att de bedömdes ha en målpunkt i direkt anslutning till Stigbergstorget. En plats utan cykelställ som utmärkte sig var ytan direkt utanför Hemköps entré där besökare ofta parkerar sin cykel intill fasaden.

Måndag 14 april var första dagen på påsklovsveckan (innan påskhelgen) men antalet resenärer bedömdes ändå vara förhållandevis högt. Vädermässigt var det uppehåll hela dagen. Eftersom det var måndag höll majoriteten av restaurangerna i närområdet stängt.

Torsdag 24 april var en mycket solig och varm dag som lockade många besökare till torget och omkringliggande verksamheter. Under förmiddagen den 24 april började sommartorget etableras i form av att cykelställ och bänkar placerades ut, vilket innebar att det mot slutet på dagen fanns fler tillgängliga parkeringsplatser än vad det gjorde på morgonen.

Båda dagarna var det tydligt att beläggningen är som högst på kvällen. Måndag 14 april (blå linje) var 42 av de 53 parkeringsplatserna upptagna på kvällen vilket motsvarar en beläggning om cirka 80 procent. Den 24 april (orange linje) var beläggningen nära 100 procent på kvällen men utbudet av cykelparkering och antalet parkerade cyklar var då högre än på måndag. Beläggningen på den permanenta cykelparkeringen på Stigbergstorget var dock över 100 procent på torsdagen, men det fanns ledig kapacitet på sommartorget och Amerikagatan.



Figur 5. Graf över antal vanliga cyklar som stod parkerade i det studerade området vid olika dagar och tidpunkter. De svarta streckade linjerna illustrerar utbudet av cykelparkeringar (53 respektive 77).

Vid observationerna som enbart gjordes kvällstid observerades 53 respektive 55 cyklar. Även dessa dagar var det fint väder, men inte fullt så solig och varm som torsdag 24 april. Beläggningen kvällstid på de permanenta cykelställena var generellt omkring 100 procent på Stigbergstorget samt vid Pressbyrån, och cirka 50 procent på Amerikagatan. Beläggningen vid Hemköp varierade kraftigt.

Om antalet parkerade cyklar hade ökat kraftigt mellan observationen klockan 07:00 och 10:00 hade det kunnat vara en indikation på att många cyklar till Stigbergstorget för att ta spårvagnen därifrån på morgonen. Antalet parkerade cyklar ökade dock inte i någon större utsträckning mellan de två tidpunkterna under någon av dagarna vilket pekar mot att antalet kombinationsresor i nuläget är mycket begränsade.

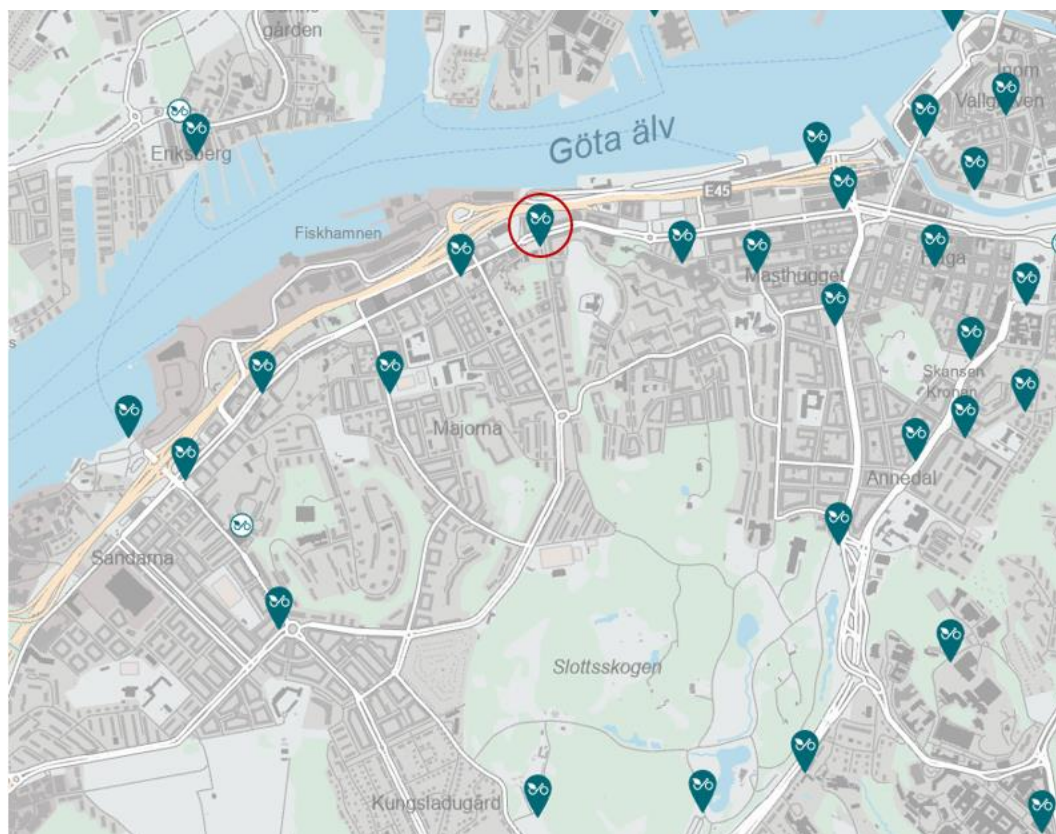
Cykelparkeringsplatserna på och runt Stigbergstorget bedöms utifrån beläggningsstudien inte användas för att nå hållplatsen Stigbergstorget, utan huvudsakligen för att nå övriga målpunkter runt torget så som dagligvaruhandel samt restauranger. Antalet permanenta platser bedöms vara för få då beläggningen vid den dimensionerande tidpunkten ofta är nära eller över 100 procent. Även med tillskottet av cykelparkeringar på sommartorget är beläggningen ibland nära 100 procent.

## 2.3 Delad mikromobilitet

### 2.3.1 Styr & Ställ

På Stigbergstorget östra sida finns en Styr & Ställ-station. Uppställningsplatsen för cyklarna utgörs inte av en riktig stationsyta utan de står på en jordyta under ett träd. Placeringen under trädet gör att cyklarna blir smutsiga. Enligt avtal med leverantören av cyklarna ska det finnas plats för 20 cyklar för respektive station, på Stigbergstorget behöver dock cyklarna stå väldigt trångt om så många cyklar ska rymmas.

Styr & Ställ-stationer i närområdet redovisas i Figur 6 där stationen på Stigbergstorget ringats in. Bortsett från stationer vid Frölunda Torg och Marklandsgatan finns i nuläget inga stationer väster om Slottsskogsgatan som syns till vänster i Figur 6. Stationssystemet skulle dock potentiellt kunna ha utökats åt väster när Lindholmsförbindelsen tas i drift. Enligt uppgifter från ansvarig för Styr & Ställ genomförs i genomsnitt 50 procent av resorna i samband med en kollektivtrafikresa.



Figur 6. Blå nålar visar nuvarande lokalisering av Styr & Ställ-station. De vita markeringarna visar var enstaka cyklar stod parkerade vid ögonblicket då bilden hämtas. Bildkälla: Trafiken.nu.

Av statistik över resandet med Styr & Ställ till och från Stigbergstorget framgår att flest resor från Stigbergstorget görs på morgonen, och flest resor till Stigbergstorget görs på eftermiddagen. Det finns dock även en tydlig topp över resor från Stigbergstorget på eftermiddagen. Bortsett från resor som har Stigbergstorget som start- och slutpunkt så görs flest resor till stationen Olof Palmes plats (Järntorget) följt av Stenpiren. Resor till Stigbergstorget toppas av resor från Stenpiren, följt av Olof Palmes plats. Resor till och från dessa stationer kan mycket väl antas vara kopplade till en kollektivtrafikresa. Det görs ungefär lika många resor från Stigberget till Stenpiren som från Stenpiren till

Stigberget. Från Stigberget till Olof Palmes plats görs det dock dubbelt så många resor som i omvänd riktning. Detta skulle kunna tolkas som att det finns ett visst motstånd mot att cykla till Stigbergstorget, och därmed upp för Stigbergsliden, i samband med kortare resor.

Den senaste statistiken över resandet till och från Stigbergstorgets Styr & Ställ-station visar att resandet ökar stadigt. Under 2025 års första kvartal ökade resandet med 50 procent jämfört med motsvarande period år 2024.

### 2.3.2 *Delade elcyklar och elsparkcyklar från privata aktörer*

I samband med beläggningsstudien studerades även hur många elcyklar och elsparkcyklar från privata uthyrningsaktörer som fanns parkerade i närområdet samt var dessa stod parkerade. Det maximala antalet elsparkcyklar och elcyklar som observerades i närområdet var 19 stycken under morgonen måndag den 14 april. Enligt uppgifter från ansvariga för delad mikromobilitet på Göteborgs stad är dock resandet med elsparkcyklar och elcyklar under april lågt jämfört med de nivåer som brukar observeras längre in på sommaren.

Elcyklar tenderade att parkeras i eller i direkt anslutning till något av cykelställen. Elsparkcyklar parkerades också i viss utsträckning också i cykelställen eller i direkt anslutning till cykelställen, men även utmed de flesta av gångbanorna; längs Stigbergsliden, utanför Hemköps entré och utanför Moreno. Antalet elsparkcyklar som parkerades på gångbanan utanför Moreno var färre när sommartorget hade etablerats. Den enda gångbana där elsparkcyklar inte observerades var norr om hållplatsläge B (utanför Bengans).

## 2.4 **Upptagningsområde**

Med ett ökat turutbud och bättre koppling till Linnéplatsen och Lindholmen kan upptagningsområdet för Stigbergstorget väntas öka jämfört med i nuläget. Som utgångspunkt kan nämnas att resenärer generellt anges vara villiga att resa cirka fem minuter till en busshållplats, vilket 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 Stigbergstorget. Eftersom området präglas av stora höjdskillnader ger det dock inte en helt rättvis bild av det faktiska gång- respektive cykelavståndet.

De närmsta hållplatserna Kaptensgatan, Fjällgatan och Masthuggstorget ligger drygt 400 meter från hållplats Stigbergstorget. Det bedöms sannolikt att de som bor i nära anslutning till dessa hållplatser och vill resa med Lindholmsförbindelsen väljer att gå till Stigbergstorget i stället för att åka endast en hållplats. Cykelpotentialen bör enligt de givna avstånden vara som störst bortanför ovan nämnda hållplatser. De som bor i nära anslutningen till en hållplats som ligger omkring två eller fler hållplatser från Stigbergstorget bedöms mer benägna att ta spårvagnen. De som bor på ungefär samma avstånd från Stigbergstorget, men inte i direkt anslutning till en hållplats, skulle potentiellt kunna välja att cykla till Stigbergstorget.

Potentialen för cykelresor från sydöst bedöms som begränsad på grund av de höga nivåskillnaderna mellan Stigbergstorget och Masthugget. Det bedöms mer sannolikt att dessa väljer att gå, alternativt inleder sin resa med lokalbuss som trafikerar Fjällgatan. Delade elfordon skulle också kunna utgöra ett alternativ, särskilt vid resor i riktning från hållplatsen till Masthugget. Ytterligare något längre åt sydöst, i höjd med Jungmansgatan, bedöms det vara mer sannolikt att de som vill resa med Lindholmsförbindelsen väljer att starta sin resa vid Linnéplatsen. Boende i området kring Långgatorna har, beroende på exakt var bostaden ligger, ungefär lika långt till Stigbergstorget som till Linnéplatsen. De har också möjlighet att resa från färjeläget vid halvön. Med hänsyn till den goda turtätheten i flera riktningar vid Järntorget, samt att resenärer behöver cykla upp för Stigbergsliden för att nå Stigbergstorget, bedöms det dock inte särskilt sannolikt att boende i detta område skulle välja att cykla till Stigbergstorget. På grund av höjdskillnaderna skulle potentiellt delade elfordon kunna utgöra ett konkurrenskraftigt färdmedel för kortare resor.



Figur 7. Spårvagnshållplatser i områdena Majorna, Masthugget och Linné samt fågelavstånd om 400 respektive 1 250 meter mätt från hållplats Stigbergstorget.

Åt söder är turtätheten något lägre eftersom bara en spårvagn trafikerar sträckan, vilket i kombination med den något flackare terrängen skulle kunna motivera resor med cykel till Stigbergstorget. Mängden bostäder i området runt hållplats Majvallen är dock förhållandevis begränsad eftersom Slottsskogen tar vid ungefär en kilometer söder om Stigbergstorget.

Den största cykelpotentialen finns sannolikt åt sydväst, men även detta område präglas av stora höjdskillnader. Delar av Såggatan med omnejd ligger på ett cykelvänligt avstånd men inte i direkt anslutning till en spårvagnshållplats vilket skulle kunna motivera till

kombinationsresor med cykel. Ytterligare något sydväst om Såggatan blir återigen höjdskillnaderna mycket påtagliga i form av Gråberget vilket bedöms hämma cyklandet.

Sammantaget bedöms den höga frekvensen av spårvagnshållplatser med bra turtäthet samt de höga höjdskillnaderna bidra till att få resenärer kommer väja att cykla till Stigbergstorget. De korta avstånden i kombination med höjdskillnaderna skulle dock kunna generera fler resor med delad mikromobilitet.

## 3 Parkeringsplatser

Mängden resenärer som kommer cykla till Stigbergstorget för att därefter resa vidare med spårvagn bedöms utifrån de förutsättningar som beskrivits ovan som låg. Vidare visar studier att potentialen för kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik är störst i ytterstadsområden där fler bor på ett cykelvänligt avstånd från hållplatsen snarare än ett gångvänligt (K2, 2022; Västra Götalandsregionen, 2022). Att en stor andel boende i området skulle välja att cykla till den nya bytespunkten bedöms därför som osannolikt.

Antalet parkeringsplatser som behövs i anslutning till torget bör därför fastställas genom att se till det parkeringsbehov som uppstår till följd av de målpunkter som finns i närområdet men som saknar cykelparkering på kvartersmark.

Eftersom målpunkternas parkeringsbehov primärt är koncentrerat till kvällstid finns det dock möjlighet för visst samnyttjande av parkeringsplatserna eftersom majoriteten av eventuella resenärerna som cyklar till hållplatsen för att resa vidare med kollektivtrafik sannolikt gör detta under morgonen. Det bedöms därför intressant att jämföra det bedömda parkeringshøvet för målpunkterna med ett framräknat parkeringsbehov baserat på att en viss andel resenärer cyklar.

Utredning har bedömt att det i detta skede inte är aktuellt att anlägga cykelparkering vid uppgången mot Oscarsleden. Innan eventuell ombyggnation av Oscarsleden till stadsgatan bedöms det inte vara tillräckligt attraktivt att parkera sin cykel där under längre perioder.

### 3.1 Omvärldsbevakning

I Tabell 2 redovisas en sammanställning av identifierade cykelparkeringstal. Bland de handböcker som anger cykelparkeringstalet 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.

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 bytespunkt Korsvägen, som bytespunkt Stigberget väntas likna efter utbyggnad, infaller högtrafikperioden under morgonen klockan 06:00–09:00 och utgör cirka 30 procent av dygnets resande. Antalet påbörjade under morgonrusningen uppgår till 930–1 305.

Metodiken som utgår från antalet resenärer under morgonrusningen bedöms ge en mer rättvis bild av parkeringsbehøvet för påstigande resenärer som cyklar. Antaget att morgonrusningen utgör 30 procent av dygnets resor så ger metodiken som utgår från morgonrusningen mellan 47 platser (5 procent av 930) och 196 platser (15 procent av 1 305). Antaget att fem procent av resenärerna som påbörjar sin resa på Stigberget cyklar, vilket bedöms som högt med hänsyn till platsens förutsättningar, så uppgår parkeringsbehøvet till 47–65 platser (5 procent av 930 respektive 1 305). De resor som påbörjas på Stigbergstorget skulle dock kunna ha en dygnsfördelning som är mer lik hållplatsens nuvarande dygnsfördelning. Med det resonemanget skulle behøvet av platser vara ännu lägre eftersom morgonrusningen i nuläget endast utgör 10 procent av dygnets

resor. Det beräknade parkeringsbehovet om 47–65 platser bedöms därför vara väl tilltaget.

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)

### 3.2 Antal platser

Av beläggningsstudien framgår att dagens 50 platser för privatägda cyklar inte tycks vara tillräckligt för att tillgodose platsens behov, åtminstone inte under sommarhalvåret. Särskilt bedöms antalet platser på torget, i nuläget 27 stycken, vara för få. Under den högst belastade dagen observerades 75 parkerade cyklar i området. Under övriga mindre belastade dagarna var antalet parkerade cyklar omkring 50. Det scenariot som inträffade vid det tillfälle då 75 cyklar observerades i området bedöms dock inte vara en enstaka företeelse, utan är vanligt förekommande sommartid, och det bedöms därför rimligt att använda detta antal som utgångspunkt vid dimensionering av antal platser. För bilparkering brukar en beläggningsgrad om cirka 85–90 procent anges som optimal i syfte att uppnå en effektiv markanvändningen utan att generera onödig söktrafik och trängsel (Sveriges Kommuner och Regioner, 2021). När detta tillämpas på det högsta antalet observerade cyklar (75) uppgår antalet parkeringsplatser som behöver anläggas till 90 platser.

Det föreslagna antalet platser (90) kan jämföras med omvärldsbevakningen som resulterade i ett parkeringsbehov om 47–65 platser, antaget att fem procent av resenärerna som påbörjar sin resa på Stigbergstorget cyklar till hållplatsen. Antalet platser som potentiellt behövs för resenärer är alltså lägre än antalet platser som behövs för målpunkterna runt torget. Eftersom resenärerna sannolikt parkerar sin cykel vid hållplatsen på morgonen och hämtar den igen på eftermiddagen, medan de med torget som målpunkt parkerar sin cykel på platsen först på eftermiddag/kväll, så finns därför en möjlighet till samnyttjande. Även om det som beskrivits under kapitel 3 inte bedöms aktuellt att dimensionera utifrån hållplatsens behov, så finns det alltså lediga platser dagtid som kan användas av resenärer om fler än väntat skulle cykla till hållplatsen.

I dialog med ansvariga för mikromobilitet på Göteborgs stad har det bedömts lämpligt att ordna cirka 40 platser för delad mikromobilitet på torget. Totalt innebär detta att behovet av cykelparkering beräknas till 90 parkeringsplatser med fastlåsningsmöjlighet för privata cyklar, samt yta för 40 delade fordon.



också mer attraktiv för användning i samband med kombinationsresor. Vid placering intill uppgången behöver säkerställas att det finns en bra koppling från cykelbanan längs med torget in till parkeringsytan. Eftersom det till följd av höjdskillnaderna i området har bedömts som sannolikt att delade elfordon används för kombinationsresor föreslås att platserna för delade elsparkcyklar och elcyklar samlas i anslutning till uppgången.

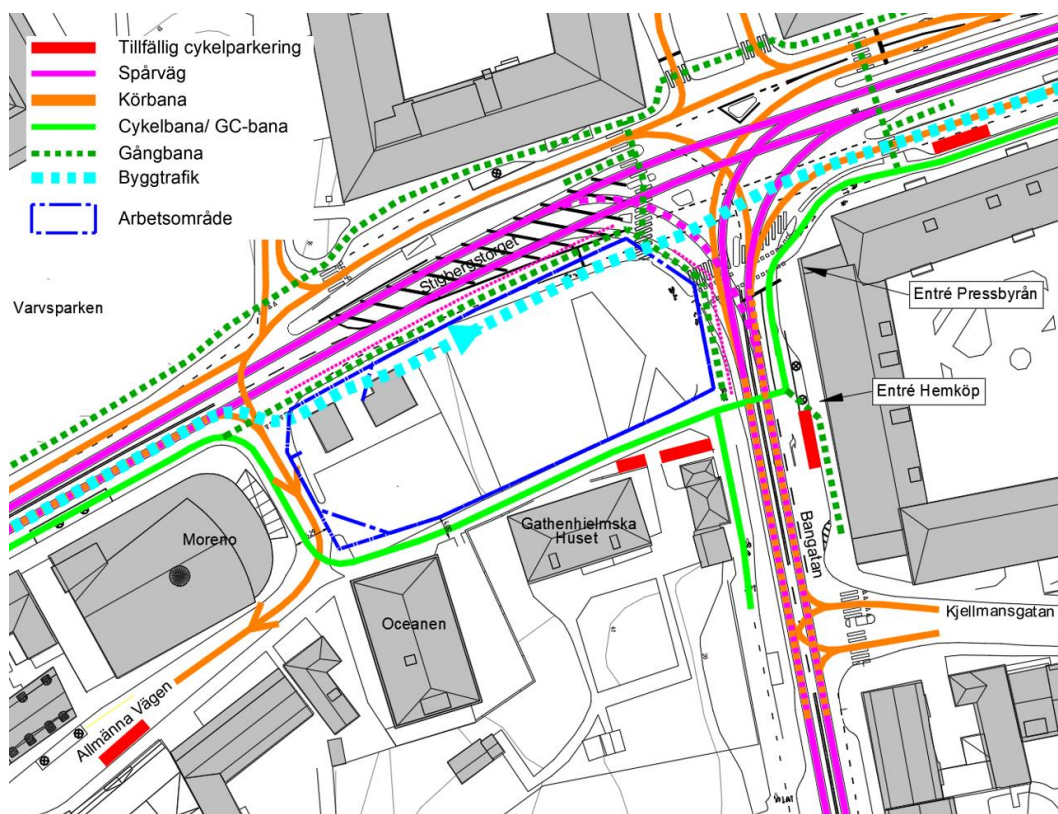
Parkeringen på Amerikagatan som inkluderats i analysen förutsätts finnas kvar i samma omfattning som idag. Den ligger visserligen inte i direkt anslutning till cykelnätet, men eftersom den används frekvent i nuläget och det finns begränsat med ytor för cykelparkeringen bedöms det ändå lämpligt att bevara den. I övrigt bedöms det dock inte aktuellt att placera cykelparkering norr om Stigbergstorget och Stigbergsliden eftersom dessa blir svårtillgängliga för cyklister.

De befintliga platserna utanför Pressbyrån är idag placerade mellan cykelpassagen och övergångsstället vilket innebär att platserna är lätta att nå från cykelbanan. Platserna är frekvent använda, sannolikt eftersom besökare som ska till exempelvis Hemköp annars behöver korsa Bangatan för att ta sig mellan cykelparkeringen och matbutiken. Befintlig placeringen är dock inte lämplig om en stor mängd bytesresenärer ska röra sig från uppgången till hållplatsläget på Stigbergsliden (Läge A). Om placeringen kan bevaras behöver därför utredas med hänsyn till framtida hållplatslägen vid framtagande av trafikförslaget. Eftersom det endast rör sig om ett fåtal platser är dock läget är inte kritiskt att bevara i syfte att nå det totala antalet rekommenderade platser.

## 5 Hantering av parkering under byggskedet

Under byggtid kommer hela Stigbergstorget tas i anspråk vilket innebär att cykelparkeringen och Styr & Ställ-stationen på torget inte kommer vara tillgänglig. Dessa behöver enligt stadens rutiner ersättas i närheten under byggtid. Cykelparkeringarna som omfattas är de 27 platserna på torget samt de 20 Styr & Ställ-platserna. De 24 platserna på sommartorget kommer inte heller vara tillgängliga, men dessa skulle potentiellt kunna ersättas endast sommartid då cyklandet till platsen bedöms vara högre. Sammantaget innebär detta att 71 platser behöver ersättas sommartid, och 47 platser under övriga året (varav 20 Styr & Ställ).

I Figur 9 redovisas förslag på ungefärliga lägen för tillfällig cykelparkering. Ytorna framför Gathenhielmska huset, längs Bangatan och längs Stigbergsliden omfattar yta om cirka 2\*34 meter. Antaget att en cykel är 75 cm bred skulle det rymmas cirka 45 parkeringsplatser på dessa ytor. Detta bedöms vara tillräckligt för att ersätta de permanenta platserna på torget samt Styr & Ställ. För att täcka behovet under sommartid bedöms det lämpligt att ta yta i anspråk på Allmänna vägen.



Figur 9. Lokalisering av cykelparkering under byggtid.

Ytan framför Gathenhielmska Huset förvaltas av Higab och skulle kunna vara lämplig för Styr & Ställ-station. Dialog måste föras med Higab för att fastställa om detta är möjligt.

Längs Bangatan och Stigbergsliden föreslås att två parkeringsplatser på respektive plats tas i anspråk och ersätts med cykelparkering. Längs Bangatan vore det önskvärt om cykelparkeringen placeras där lastplatsen ligger idag eftersom cykelparkeringen då blir mer tillgänglig från den temporära cykelbanan. Lastzonen skulle då kunna flyttas längre söderut i angöringsfickan. Om detta är möjligt behöver utredas närmare med hänsyn till platsens angöringsbehov.

Delar av Allmänna vägen tas redan idag i anspråk för sommargatan och skulle kunna utgöra en lämplig plats för cykelparkering sommartid, särskilt eftersom det i stor utsträckning är verksamheter väster om torget som lockar besökare under sommartid. Exakt läge behöver studeras närmare med hänsyn till befintlig angöring samt uteserveringar som brukar upprättas sommartid.

## 6 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*.
- Göteborgs Stad. (2023). Statistikdatabas: Dagbefolkning 16-74 år efter näringsgren, 2008-2023.
- K2. (2022). *Kombinerad mobilitet - cykel och kollektivtrafik: En litteraturöversikt*.
- Ramboll. (2024). *PM Trafikanalys Stigbergstorget*.
- Skånetrafiken. (u.å.). *Varumärkesmanualen*. Hämtat från <https://skanetraffiken.varumarkesmanual.se/sv/infrastruktur/pendlarparkering/utformning/cykelparkering>
- Stockholms stad. (u.å.). *Cykelparkeringstal vid ny produktion*.
- Sveriges Kommuner och Regioner. (2021). *Parkering för hållbara stadskärnor*.
- Sweco. (2025). *Tekniskt PM: Hållplatsanalys Lindholmsförbindelsen*.
- Tyréns. (2022). *Cykel och kollektivtrafik tillsammans i Kalmar län*.
- Västra Götalandsregionen. (2022). *Konceptutveckling: Integrering av cykel och kollektivtrafik*.
- Västtrafik. (2014). *Handbok för cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken*.