

---

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 Linnéplatsen

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 Linnéplatsen:

1. Mobilitets- och parkeringsutredning för Lindholmsförbindelsen Delområde Linnéplatsen inom stadsdelen Annedal, Kommendantsängen, Olivedal, Slottsskogen och Änggården, 2025-11-28 (COWI)

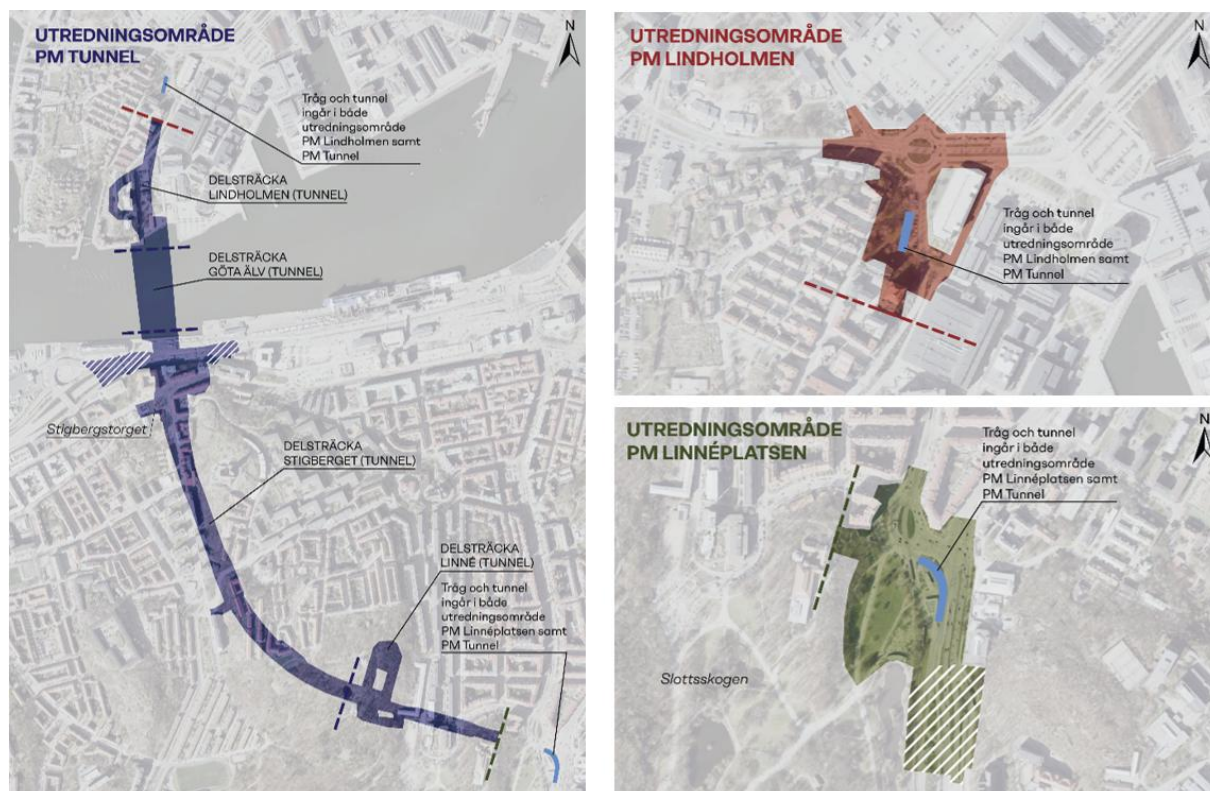


Figur 1. Översiktskarta över aktuellt planområde för Lindholmsförbindelsen.

## 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 Linnéplatsen beskrivs i en separat rapport och omfattar endast området runt Linnéplatsen. Avgränsningen baseras på den tidigare detaljplanegränsen, se Figur 3 nedan. 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 skalnliga utan visar en ungefärlig avgränsning.



# Mobilitets- och parkeringsutredning för Lindholmsförbindelsen, Detaljplan för spårväg Lindolmen-Linnéplatsen, delområde Linné

Detaljplan för spårväg Lindholmen – Linnéplatsen, delområde Linnéplatsen inom stadsdelen Annedal, Kommendantsängen, Olivedal, Slottsskogen och Änggården

Titel: Mobilitets- och parkeringsutredning för Lindholmsförbindelsen – Detaljplan för spårväg Lindholmen – Linnéplatsen, delområde Linnéplatsen inom stadsdelen Annedal, Kommendantsängen, Olivedal, Slottsskogen och Änggården

Författare: Mattias Drefelt, [msdt@cowi.com](mailto:msdt@cowi.com)

Kontaktperson COWI: Pernilla Sott, [prso@cowi.com](mailto:prso@cowi.com)

Kontaktperson SBF: Anna Norbäcker, [anna.norbacker@stadsbyggnad.goteborg.se](mailto:anna.norbacker@stadsbyggnad.goteborg.se)

Beställare: Exploateringsförvaltningen Göteborg Stad. Henrik Rönnqvist.

Diarienummer: EXF-2024-01085, SBF-2023-02222

Teknisk handbok version 2025:1 används.

#### Dokumenthistorik:

Version	Datum	
0.1	2025-04-15	Leverans för externgranskning
0.2	2025-05-28	Justerat PM efter inkomna granskningskommentarer
1.0	2025-06-02	Justerat PM efter nya kommentarer från Granskningsgruppen
2.0	2025-09-30	Justerat PM efter externa granskningskommentarer
2.1	2025-11-28	Lagt till försättsblad och justerat kontaktperson/ diarienummer

---

# Innehållsförteckning

Mobilitets- och parkeringsutredning för Lindholmsförbindelsen, Detaljplan för spårväg Lindolmen-Linnéplatsen, delområde Linné .....	1
Inledning .....	4
Lindholmsförbindelsen .....	4
Detaljplaner .....	4
Syfte .....	5
Förutsättningar .....	6
Kollektivtrafik .....	6
Dimensionerande tidpunkt för nyttjande av parkeringsplatser .....	8
Upptagningsområde .....	9
Cykel .....	10
Delad mikromobilitet .....	16
Ny cykelparkering .....	18
Antal platser .....	18
Parkeringsnoder .....	21
Lokalisering .....	23
Angöring .....	27
Bilparkering och PRH .....	29
Parkering till ny byggrätt .....	31
Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet .....	32
Slutsats .....	32
Referenser .....	33

# Inledning

## 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.

## 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.

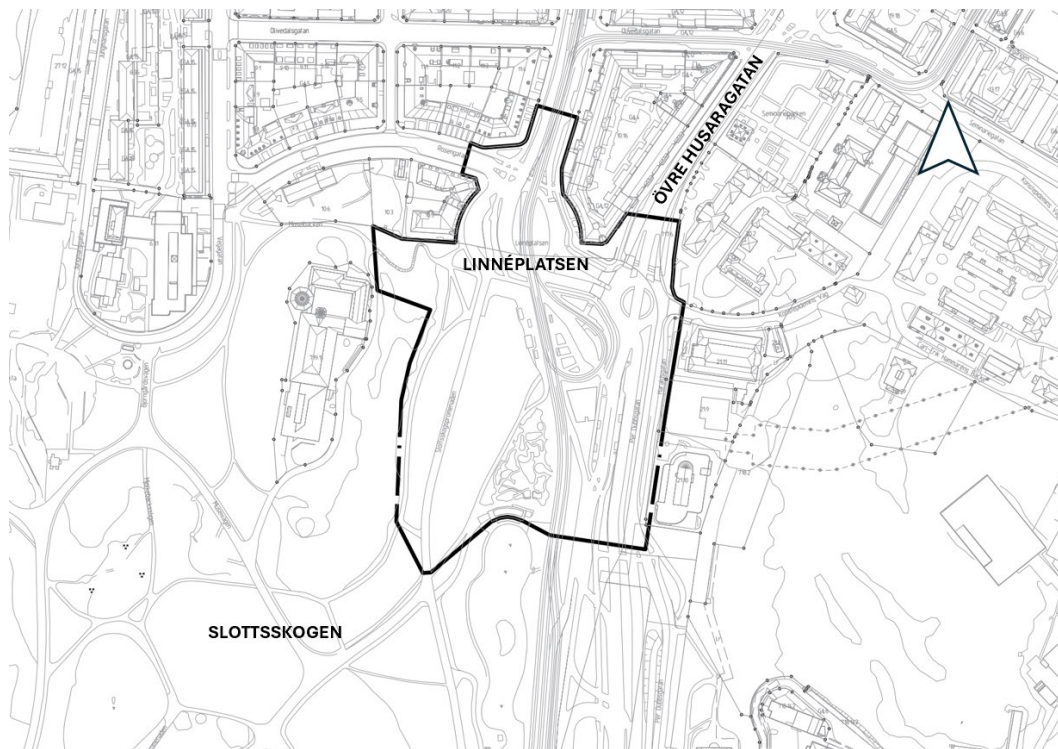
## Syfte

Syftet med planarbetet för Linnéplatsen är att skapa en helhetslösning för ett attraktivt och tillgängligt park- och stadsrum utifrån anslutningen av Lindholmsförbindelsen till Linnéplatsen och huvudentrén för Slottsskogen. Planområdets läge visas i Figur 1.

När startvärde för parkeringstal saknas behöver en särskild mobilitets- och parkeringsutredning tas fram. Bytespunkt för kollektivtrafik och entré till stadspark är två exempel på när startvärde saknas.

Syftet med den här utredning är att:

- Beräkna antalet cykelparkeringsplatser samt ge förslag på lokalisering för att tillgodose bytespunktens behov av parkering för cykel, hyrcykel och elsparkcykel.
- Beräkna behovet av parkering för den nya byggrätten intill bytespunkten.
- Utredda hur befintlig parkering och angöring på allmän plats kan hanteras för att ge plats för planarbetets intentioner.



Figur 1. Översiktsbild på planområdet.

Utredningen utgör underlag till detaljplan för spårväg Lindholmen – Linnéplatsen, delområde Linnéplatsen inom stadsdelen Annedal, Kommendantsängen, Olivedal, Slottsskogen och Änggården.

## Förutsättningar

Linnéplatsen präglas idag av att Dag Hammarskjöldsleden möter Göteborgs innerstad. Den nya utformningen, se Figur 2, innebär reducerade ytor för motorfordonstrafik. Antal körfält minskas generellt från fyra till två samt att befintliga svängfält tas bort. Mer utrymme ges till kollektivtrafik, park och oskyddade trafikanter.

Utformningen kommer att justeras. Utredningens förslag på lokalisering av parkering behöver anpassas till den slutliga utformningen.



Figur 2. Översiktsbild på ny utformning av Linnéplatsen daterad 2025-04-03.

## Kollektivtrafik

### Flöden

Utdrag ur Västtrafiks kundräkningssystem (KRS) visar att det är 16 800 av- och påstigningar under ett vardagsdygn i september 2019, en tidpunkt som anses vara representativ för platsen. (Sweco, 2025).

Linnéplatsens nya utformning har två hållplatslägen för spårvagnstrafik och ett läge för busstrafik. I och med den nya spårkopplingen till Lindholmen kommer bytespunkten Linnéplatsen bli en ännu viktigare bytespunkt än idag. Antal resenärer på ett vardagsmedeldygn förväntas öka från dagens 16 800 till 45 000–77 000 enligt utförda Sampersanalyser. Linnéplatsen blir därav en av de mest nyttjade hållplatserna näst efter Centralstationen, Hjalmar Brantingsplatsen och Korsvägen. Enbart 20 % av resenärerna påbörjar eller avslutar sin resa på Linnéplatsen enligt Sampersanalysen. Resterande 80 % är bytesresenärer. (Sweco, 2025).

Som framgår finns stora osäkerheter kring det framtida resandet.

### Framtida trafikering

I Figur 3 presenteras en linjekarta för planerad kollektivtrafiken via Linnéplatsen enligt LiNUS – Linjenätsutredning spårväg (Göteborgs stad, 2024).

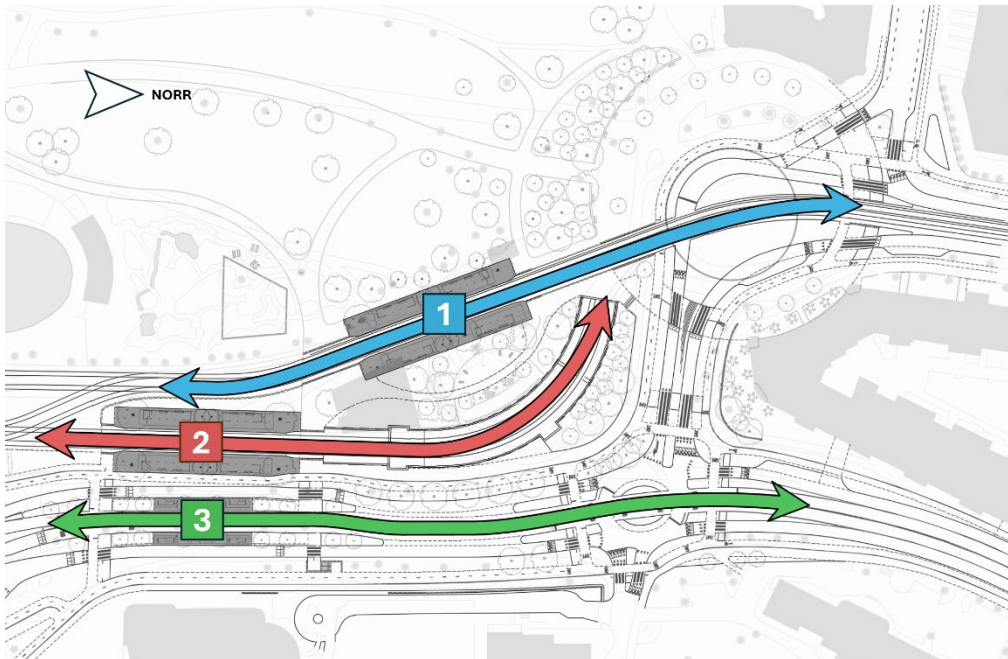
Enligt blå pil ska tre spårvagnslinjer trafikera hållplatsläge 1. Spårvagnslinjer mellan:

- Frölunda – Brunnsparken – Angered.
- Guldheden – Brunnsparken – Bergsjön.
- Tynnered – Allélänken – Kortedala.

Enligt röd pil ska tre spårvagnslinjer trafikera hållplatsläge 2. Spårvagnslinje mellan:

- Högsbotorp – Lindholmsförbindelsen – Mölndal.
- Brunnsbo – Lindholmsförbindelsen – Angered.
- Länsmansgården – Lindholmsförbindelsen – Östra Sjukhuset.

Enligt grön pil ska flera busslinjer trafikera hållplatsläge 3. Vilka linjer är under utredning men turtätheten är i paritet med spårvagnstrafiken.



Figur 3. Linjekarta över kollektivtrafik på Linnéplatsen.

Värt att notera är att förutsättningar för Sampersanalysen fastställdes innan LiNUS – Linjenätsutredning spårväg var färdig. Således innehåller Sampersanalysen färre spårvagnslinjer än vad som planeras i LiNUS. Denna utredning utgår från den data som presenteras i Sampersanalysen. I och med att Sampersanalysen utgått från ett annat linjenät än LiNUS kan andelen byten förväntas skilja sig åt en hel del från varandra. Med fler linjer, likt i LiNUS borde antalet/andelen byten minska jämfört med Sampersanalysen.

Det går att föra ett resonemang att fler spårvagnslinjer inte nödvändigtvis innebär att upptagningsområdet blir större eller att många fler inom upptagningsområdet väljer att *påbörja* sin resa vid Linnéplatsen. Antal personer inom upptagningsområdet förväntas

vara relativt statistiskt fram till år 2060 då det inte finns några påbörjade kända projekt med bostäder eller verksamheter i närområdet.

### Hållplatser för kollektivtrafik

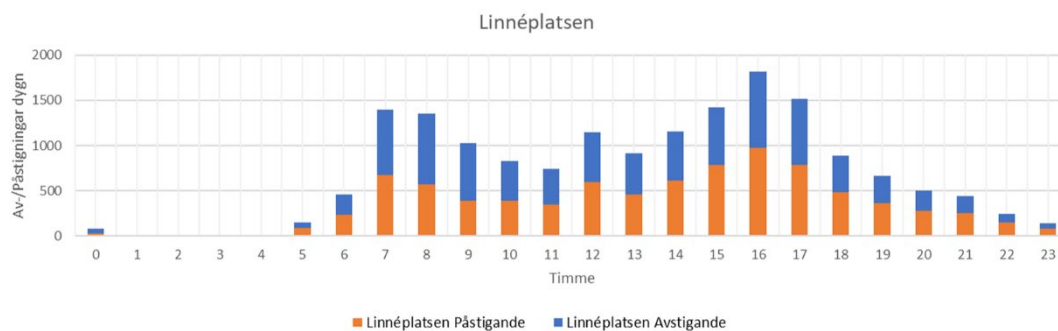
Vid större hållplatser för kollektivtrafik ska det finnas cykelparkering i direkt anslutning till hållplatsen, väl avskild från hållplatsytan och gångbanan. Cykelparkeringen bör vara väderskyddad och ge möjlighet att låsa fast cykeln. (Göteborgs stad, 2016).

## Dimensionerande tidpunkt för nyttjande av parkeringsplatser

Enligt Figur 4 går det urskilja att flest resenärer nyttjar bytespunkten Linnéplatsen på eftermiddagen mellan klockan 15–17, baserat på resmönstret år 2019.

Utgår en i stället från när användningen av cykelparkeringarna i området är som högst, blir slutsatsen annorlunda. Det högsta nyttjandet av cykelparkeringar bör inträffa på förmiddagen, eftersom det är då arbets- och skolpendlare parkerar sina cyklar vid Linnéplatsen. Det dimensionerande antalet cykelparkering bör baseras på det ackumulerande behovet som uppstår mellan klockan 05 och 12 innan folk återvänder från arbete och skola hämtar sin cykel.

Cykelparkeringsbehovet är lågt för besökare till Slottsskogen. De flesta väljer att ta med sig cykeln till målpunkten i parken (Berglund, 2025). Det parkeringsbehov som ändå uppstår bedöms främst vara koncentrerat till helg- och kvällstid och därmed inte påverka den dimensionerande tidpunkten för cykelparkering (Sweco, 2025).



Figur 4. Dygnsfördelning för av- och påstigande vid Linnéplatsen, medel septembervardag mån-tors 2019. (Sweco, 2025).

## Upptagningsområde

En högre turtäthet och en ny spärkoppling till Lindholmen antas leda till att upptagningsområdet för Linnéplatsen marginellt ökar för påbörjande resor för gående och cyklister. Dock finns det i många fall en närmre belägen hållplats inom upptagningsområdet vilket fördelar ökningen på flera hållplatser. Den närmsta belägna hållplatsen med en koppling till Lindholmen varierar från vilket väderstreck en kommer ifrån, se Figur 5.

- Hållplats *Sahlgrenska Huvudentré* fångar upp resenärer ifrån öst.
- Hållplats *Marklandsgatan/Botaniska Trädgården* fångar upp resenärer ifrån söder.
- Ifrån väst kan resenärerna välja att ta sig till *Stigberget* eller till *Linnéplatsen* för att nå Lindholmsförbindelsen.
- Ifrån norr kan de antingen nyttja *Halvöns färjeläge* eller ta sig till *Linnéplatsen* för att ta nå Lindholmsförbindelsen. Färjan erbjuder även möjligheten att ta med cykel ombord vilket ökar dess attraktivitet jämfört med spärforbindelsen.



Figur 5. Uppskattat upptagningsområde för bytespunkten Linnéplatsen illustreras som en gul, transparent yta (Lantmäteriet, 2025).

Attraktiviteten att ta sig till Linnéplatsen med cykel för att starta sin kollektivtrafikresa anses öka i och med kopplingen till Lindholmen. Det motiveras med att resenärer kan förväntas cykla en längre sträcka och därmed undvika de närmsta hållplatserna om de kan undvika ett byte. Linnéplatsen är en del av Göteborgs innerstad. De flesta

kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik sker om startpunkten är i ytterstadsområden, vilket talar för att en stor andel tar sig till fots till Linnéplatsen. (Västra Götalandsregionen, 2022).

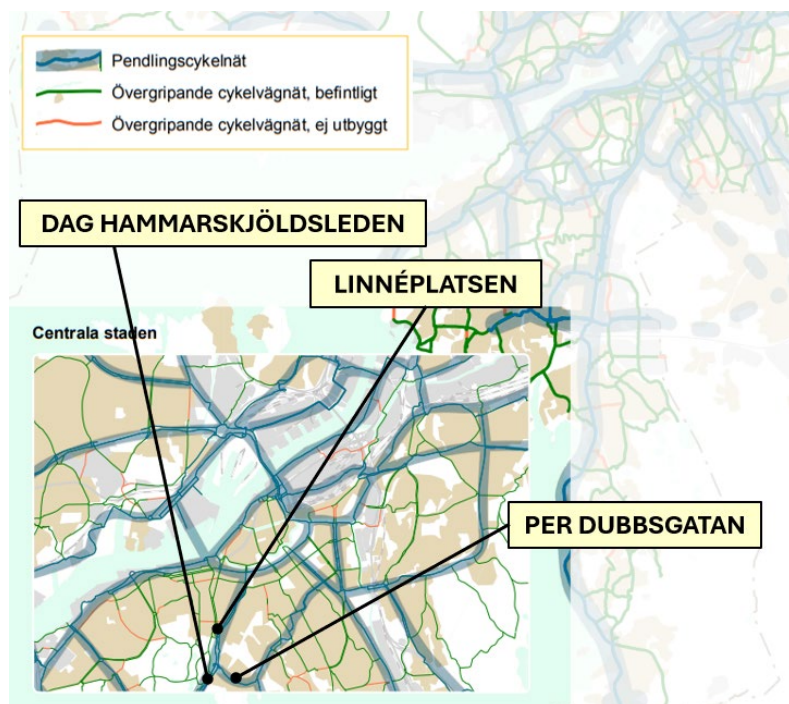
Den nya utformningen av Linnéplatsen prioriterar oskyddade trafikanter och kollektivtrafikens framkomlighet. I kombination med stadens mål om ökat resande via gång, cykel och kollektivtrafik förväntas fler byta ut bilen mot de andra färdmedelalternativen. Hur stor andel som väljer att göra kombinationsresor, där de tar cykeln till Linnéplatsen för att byta till kollektivtrafik, är svårt att avgöra.

## Cykel

### Cykelvägnät

Planområdet har god koppling till både det övergripande cykelvägnätet och pendlingscykelnätet, se Figur 6 (Göteborgs stad, 2015).

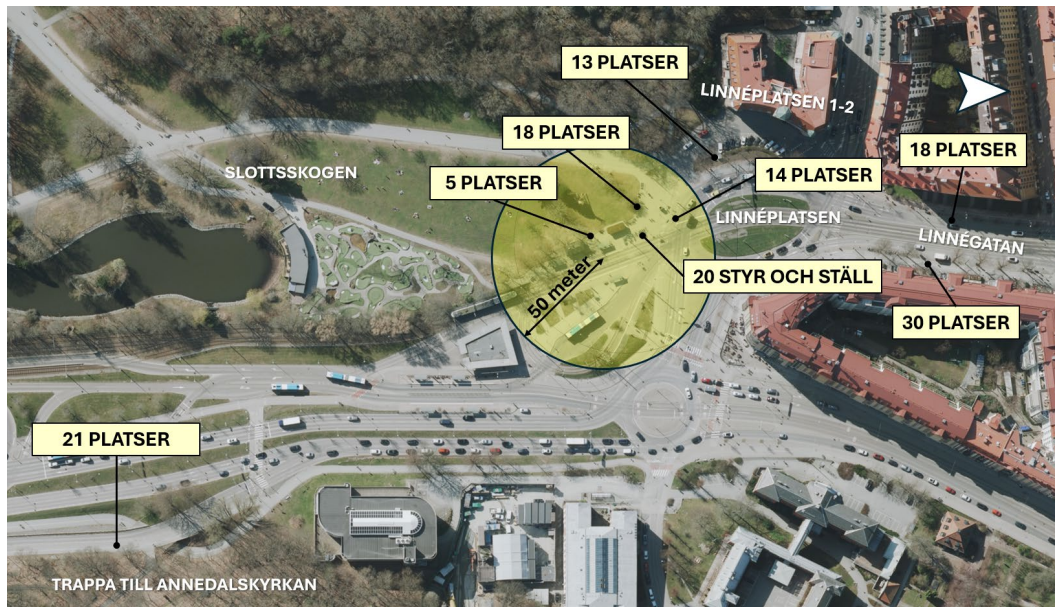
- Det övergripande cykelvägnätet består av Linnégatans cykelbanor samt kopplingen in i Slottsskogen. En stor andel cyklister passerar även genom Slottsskogen.
- Pendlingscykelnätet består av cykelbanorna på Övre Husargatan, Dag Hammarskjöldsleden och Per Dubbsgatan



Figur 6. Övergripande cykelvägnät och pendlingscykelnät (Göteborgs stad, 2015).

### Befintlig cykelparkering

Befintlig cykelparkering framgår i översikt bilden i Figur 7. Västtrafik rekommenderar ett avstånd på maximalt 50 meter mellan hållplats och cykelparkering (Västtrafik, 2014). Avståndet illustreras som en gul cirkel. Platserna utanför cirkeln anses inte försörja bytespunkten.



Figur 7. Befintliga cykelparkeringsplatser kring Linnéplatsen.

En beläggningsinventering har utförts för att kartlägga hur många cykelparkeringsplatser som nyttjas under högsäsong, vid den dimensionerande tidpunkt och vid bra väder. Inventeringen utfördes på två soliga vardagar i maj mellan klockan 07:00-10:00. Tidsspannet är kortare än det spann som presenteras under kapitel *Dimensionerande tidpunkt för nyttjande av parkeringsplatser*, något som beräkningarna av framtida cykelparkering behöver ta hänsyn till.

Av beläggningsinventeringen framgår det att 7 platser nyttjades vid det första inventeringstillfället och 11 vid det andra tillfället av de 37 platser som befinner sig inom 50 meter från hållplatserna. 4 kvarlämnade cyklar identifierades och har uteslutits från beläggningsinventeringen. Inventeringen i sin helhet framgår i Bilaga 1 – Beläggningsinventering.

Genom att använda Google Maps gatuvy och blicka bakåt i tid kan fler datapunkter erhållas. Nyttjade cykelparkeringsplatser som identifierats via Google Maps sammanställs i Tabell 1. Tidpunkt på dagen framgår inte, kvarlämnade cyklar går inte att identifiera samt att det kan vara svårt att urskilja antalet cyklar med de begränsade antalet tillgängliga vyer som verktyget erbjuder. Sammanställningen via Google Maps visar på en högre beläggningsgrad än beläggningsinventeringen.

Tabell 1. Identifierade antal parkerande cyklar, inom 50 meter från hållplatserna, via Google Maps gatuvy.

<b>Tidpunkt</b>	<b>Antal cyklar</b>
2023 oktober	18
2023 juni	23
2022 november	10
2022 oktober	25
2022 juni	20
2021 september	15
2019 april	19
2018 juli	15
2017 juni	27
2016 maj	25
2014 juni	27
2011 augusti	24
<b>Max</b>	<b>27</b>
<b>Snitt</b>	<b>21</b>

Nedan presenteras bilder från beläggningsinventeringen.

Den mest välanvända parkering, belägen närmst spårvagnshållplatserna, består av 23 platser. 4 cyklar verkar vara kvarlämnade då de stod på samma plats vid två olika tillfällen en vecka emellan. De utmärks med gula kryss i Figur 8. Skicket på antagna kvarlämnade cyklar är lågt, med bland annat punktering och rostangrepp. De bortses från beläggningsinventeringen.



Figur 8. Två bilder på den mest välanvända parkering belägen närmst spårvagnshållplatserna som består av 23 platser (varav 5 platser ej syns i bild).

15 meter längre bort från hållplatserna och på ”fel” sida av cykelbanan befinner sig ytterligare 14 platser. De nyttjades enbart av en cykel vid ett av två inventeringstillfällena.



*Figur 9. En cykelparkering belägen inom 50 meter från spårvagnshållplatserna som enbart nyttjades av en cykel vid ett inventeringstillfälle.*

Framför Linnéplatsen 1–2 finns ett slitet cykelställ med 13 fungerande cykelparkeringsplatser. De nyttjades inte under inventeringen. De ligger 60 meter från närmsta spårvagnshållplats.



*Figur 10. En cykelparkering belägen framför Linnéplatsen 1–2.*

Cykelparkering på Per Dubbsgatan, i anslutning till trapporna som leder upp till Annedalskyrkan, består av 21 platser. Den är belägen 170 meter från närmsta busshållplats på Linnéplatsen och ingår därför inte i bytespunktens cykelparkering. Beläggningen var runt 50 % vid båda inventeringstillfällena.



Figur 11. En cykelparkering på Per Dubbsgatan, i anslutning till trapporna som leder upp till Annedalskyrkan.

Inför Göteborgsvarvet placerades cykelställ på gräsmattan intill spårvagnshållplatserna för att tillgodose evenemangets tillfälliga behov.



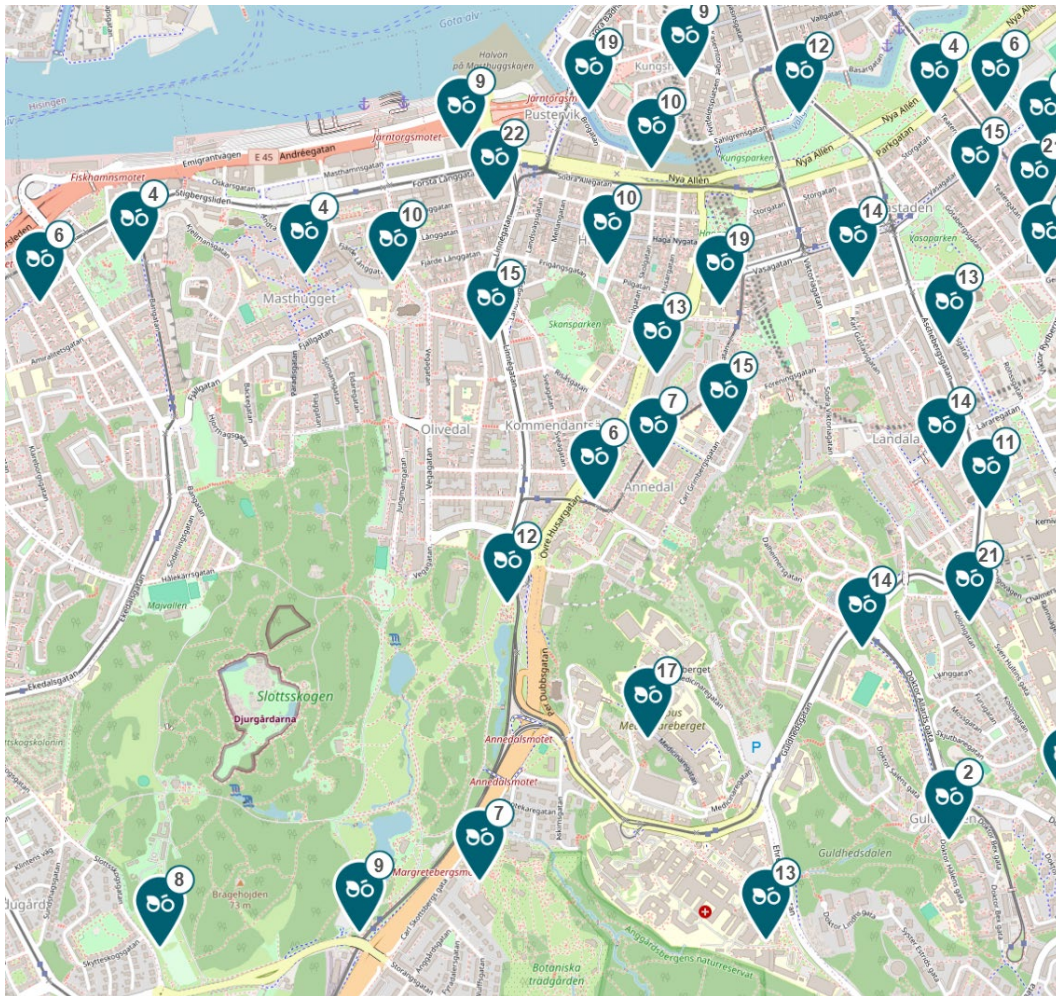
Figur 12. Tillfälliga cykelparkeringar på gräsmattan intill spårvagnshållplatserna.

Längs Linnégatans, söder om Olivedalsgatan, finns 18 cykelparkeringar på den västra sidan och 30 på den östra sidan ungefär 150 meter från hållplatserna. De är utanför planområdet. Bild saknas. Enbart 4–8 platser nyttjades under inventeringarna.

## Delad mikromobilitet

### Styr & Ställ

På Linnéplatsen finns det idag 20 fasta platser för hyrcyklar, se Figur 7 ovan. Idag är hyrcykelsystemet stationsbaserat, se befintliga stationer i Figur 13 nedan. Varje station är ”geofencad”, vilket innebär att cykeln behöver parkeras inom ett geografiskt område. Därav är inte antal pollare begränsade. Det kan i framtiden ändras men denna utredning utgår från stationsbaserad parkering. (Edvardsson, 2025).

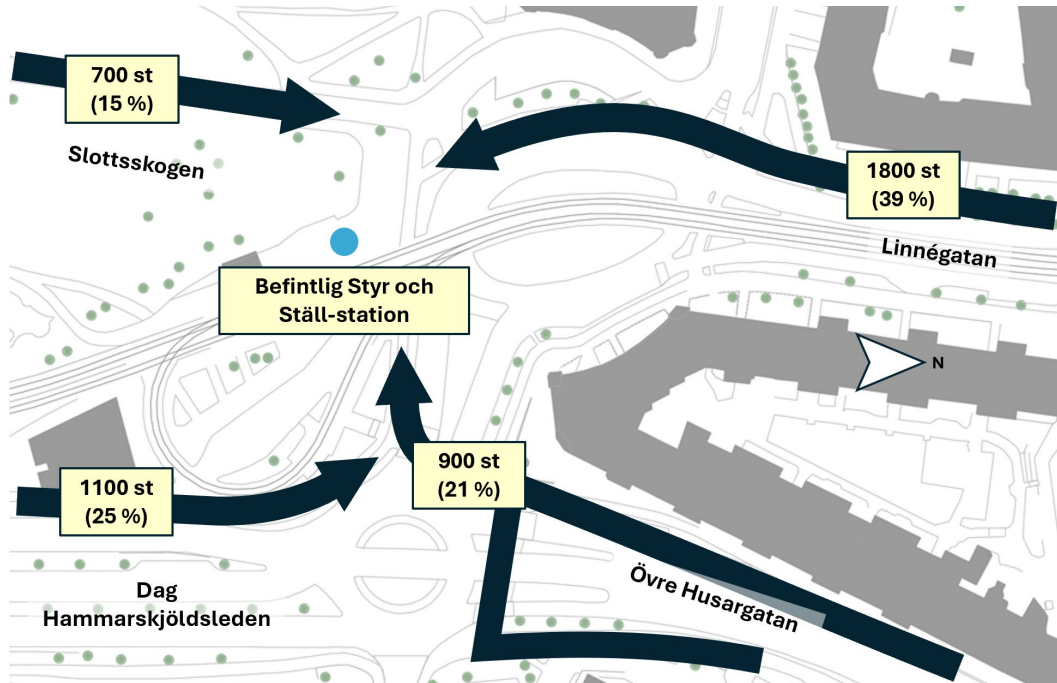


Figur 13. En översiktsbild på befintliga styr och ställstationer kring Linnéplatsen och Slottsskogen (Styr och Ställ, 2025).

Hälften av dagens användare som har årskort nyttjar hyrcykel i kombination med kollektivtrafikresor. Data saknas på hur många som tar Styr och Ställ till Linnéplatsen och byter till kollektivtrafik. Hyrcykel ersätter i många fall kortare kollektivtrafikresor inom centrala Göteborg. (Edvardsson, 2025).

Ytbehovet för en hyrcykel är 0,9 x 2 meter, exklusive manövreringsytor och avstånd till förbipasserande trafik (Edvardsson, 2025). I dagsläget kommer befintliga stationer i Slottsskogen kommer behållas, det finns inga planer på att utöka antal stationer inom Slottsskogen (Berglund, 2025).

I Figur 14 illustreras från vilken gatan Styr och Ställ-användare som parkerar sin cykel på Linnéplatsen antas komma ifrån. Insamlingsåret är 2024. Antal cyklar är fördelade på vilken gata användarna tar för att komma till Linnéplatsen, baserat på den närmsta vägen mellan deras startpunkt och målpunkten. Data saknas på vilken väg de faktiskt tar, fördelning är därför enbart en kvalificerad gissning.



Figur 14. Illustration från vilken gatan Styr och Ställ-användare, som parkerar sin cykel på Linnéplatsen, kommer ifrån.

### Elsparkecyklar

Idag är det tillåtet att parkera delade elsparkcyklar inne i Slottsskogen (Edvardsson, 2025). Majoriteten av elsparkcyklarna som parkerar på Linnéplatsen kommer ifrån Högsbo, Marklandsgatan, Änggården och Slottsskogen i söder och Masthugget i väst (Gorjifar, 2025). Dedikerade parkeringsytor för elsparkcyklar saknas idag på Linnéplatsen.

## Ny cykelparkering

Det huvudsakliga syftet med utredningen att beräkna antalet cykelparkeringsplatser samt ge förslag på lokalisering för att tillgodose bytespunktens behov av parkering för cykel, hyrcykel och elsparkcykel.

### Antal platser

Antal platser presenteras i ett spann. Det kan härledas till att prognosen för det framtida antalet resenärer också presenteras i ett spann på 45 000 – 77 000. Beroende på om den lägre eller den högre siffran används fås olika resultat.

Nedan presenteras två metoder för att ta fram antal cykelparkeringsplatser. Efter granskningsgruppen kommentarer utgår denna utredning ifrån metod 1, som bedöms generera ett rimligt resultat. Metod 2 behålls för att dokumentera processen med att ta fram en metod för att beräkna antalet cykelparkeringsplatser vid en bytespunkt.

- **Metod 1:** Utgår från dagens beläggning på befintliga cykelparkeringsplatser. Beläggningen skalas sedan skalas upp i samma storleksordning som antal resor förväntas öka. Metoden resulterar i 67 – 115 cykelparkeringsplatser.
- **Metod 2:** Ett parkeringstal uppskattas baserat på ett snitt av parkeringstal enligt handböcker och liknande projekt. Parkeringstalet tillämpas på det prognostiserade antalet framtida *påbörjade* kollektivtrafikresor på Linnéplatsen. Metoden resulterar i 400 – 700 cykelparkeringsplatser.

Metoderna har sina brister. Den första metoden baseras på dagens användning utan att veta om den nya utformningen kommer leda till att fler väljer att ta cykeln till Linnéplatsen. Den andra metoden baseras på hur liknande planerade, ej byggda projekt har hanterat frågan utan belägg om deras antaganden uppfyller platsernas parkeringsbehov.

Ingen av metoderna tar hänsyn till att upptagningsområdet är ändligt. Även om upptagningsområdet anses öka något samt att det kommer ske en förflyttning i resandet från bil till gång, cykel och kollektivtrafik, finns det ett begränsat antal människor som har Linnéplatsen som den bästa bytespunkten. Många som skol- eller arbetspendlar har en närmre hållplats att cykla eller gå till. Hade resandet ökat med det tiodubbla hade inte behovet av cykelparkeringar ökat i samma takt.

Vid stora evenemang, såsom Göteborgsvarvet och Way Out West, kompletteras cykelparkeringen med tillfälliga cykelställ för att tillgodose det tillfälliga behovet, likt Figur 12. Det är inget som den permanenta anläggningen behöver dimensioneras för.

### Metod 1 – Cykelparkering

Enligt beläggningsinventeringen parkerar 11 cyklar vid bytespunkten mellan 07:00-10:00. Det är rimligt att anta att ytterligare någon cykel parkerar fram till lunch innan arbets- och skolpendlarna återvänder.

Beläggningsinventeringen visar på att det är få cyklar som parkeras på Linnéplatsen. Sammanställningen från Google Maps gatuvy i Tabell 1 visar ungefär på ett dubbelt så högt antal parkerade cyklar. Det är svårt att fastställa varför de två källorna skiljer sig. Antaganden i kapitel *Dimensionerande tidpunkt för nyttjande av parkeringsplatser* kan

vara felaktiga. Nya resmönster efter pandemin, byggprojekt, utökat utbud av mikromobilitet eller kvalitén på befintlig cykelparkeringsanläggning anses inte vara orsaker för beläggningsinventeringens låga siffror. Förutsättningarna år 2025 är ungefär de samma som åren 2022 och 2023, där parkerade cyklar överstiger 20 enligt Tabell 1.

Metod 1 utgår ifrån att dagens beläggning utgörs av 25 parkerade cyklar vid bytespunkten. Talet är högre än beläggningsinventeringen men samtidigt lägre än det noterade maxvärdet från Google Maps.

Dagens beläggning på 25 samtidiga parkerade cyklar skalas sedan linjärt upp med framtidens ökande antal resor. Dagens antal av- och påstigande är ungefär 16 800. År 2060 antas resandet ha ökat till 45 000 – 77 000, ungefär en fyrdubbling av dagens siffror. Antas även antal påbörjande resor och antalet personer som tar cykeln till bytespunkten skalas upp linjärt resulterar det 67 – 115 nyttjande cykelparkeringsplatser.

Enligt Göteborgs stads krav och rekommendationer på offentliga cykelparkeringsanläggningar rekommenderas en maximal beläggningsgrad på 80 %, annars anses parkeringen som full (Göteborgs stad, 2016). Antal uppskattade framtida cykelparkeringar på 67 – 115 stycken justeras dock inte upp. Metodens brister gällande upptagningsområdet bedöms redan generera höga siffror.

### Metod 2 – Cykelparkering

Metoden utgår från att procentuellt uppskatta hur många personer som kommer att parkera en cykel på Linnéplatsen, baserat på antalet resenärer som *påbörjar* sin kollektivtrafikresa där.

Resenärer som till fots tar sig till eller från Linnéplatsen, samt de som byter mellan olika kollektivtrafiklinjer, är inte relevanta och exkluderas. Likaså antas andelen resenärer som blir hämtade eller lämnade med bil vara försumbar. Behovet av cykelparkering för personer med målpunkt Slottsskogen anses vara lågt, vilket diskuteras i det tidigare avsnittet *Dimensionerande tidpunkt för nyttjande av parkeringsplatser*.

Baserat på det totala antalet kollektivtrafikresor, inklusive bytesresor, utgår Sampersanalysen från att 20 % av resenärerna påbörjar *eller* avslutar sin resa på Linnéplatsen, vilket motsvarar 9 000 till 14 000 resenärer (Sweco, 2025). Antalet påbörjade resor antas vara hälften av detta, vilket motsvarar mellan 4 500 och 7 000 resenärer.

För att vägleda i uppgiften med att uppskatta antalet cykelparkeringsplatser har en sammanställning av handböcker och liknande projekt utförts. Resultaten presenteras i Tabell 2 nedan.

Tabell 2. Referensprojekt och handböcker för andelen cykelparkeringsplatser som krävs per resenär.

Referens	Antal cykelparkeringsplatser per påstigande resenärer i procent
Västtrafik   Handbok för cykelparkering i anslutning till kollektivtrafiken	20 – 30 % (Västtrafik, 2014)
Skånetrafiken	25 % (Skånetrafiken, 2025)
Den danska Cykelparkeringshandboken	10 % (Dansk Cyklist Forbund, 2007)
Göteborgs stad   Cykelparkeringsriktlinjer	2 – 20 % (Göteborgs stad, 2008)
Projekt   Backaplan DP4 Resecentrum	20 % (Göteborgs stad, 2025)

<b>Snitt</b>	<b>18 %</b>
--------------	-------------

Siffrorna i tabellen ovan är baserade på en procentsats av antal *påstigande* resenärer. Talet är missvisande då Linnéplatsen till 80 % består av bytesresor och bytande resenärer genererar inte ett parkeringsbehov. Procentsatserna bör i stället baseras på antalet *påbörjande* resor.

Snittet för parkeringstalet i Tabell 2 är 18 cykelplatser per 100 *påstigande* resenärer, där den här utredningen i stället använder *påbörjande* resor.

Det ackumulerande antal parkerade cyklar under förmiddagen uppskattas att vara 50 % av det totala antalet cyklar som parkerar på Linnéplatsen under ett vardagsdygn. Argument finns för att antagande på 50 % både är för högt och för lågt – det är en svår siffra att uppskatta.

För parkeringsbehov för cykel enligt metod 2, se Tabell 3.

Tabell 3. Antal cykelparkeringsplatser enligt metod 2 med ett parkeringstal på 18 % av påstigande resenärer.

<b>Totalt antal resor</b> (år 2060)	<b>Antal påbörjande resor</b> (10 % av totalt antal resor)	<b>Parkeringstal</b> (18 % av antal påbörjade resor)	<b>Dimensionerande behov förmiddag</b> (50 % parkeringstalet)
45 000 – 77 000 resor.	4 500 – 7 700 påbörjande resor.	800 – 1 400 personer som parkerar cykel.	400 – 700 samtidiga använda cykelparkeringsplatser.

### Kontroll av metod 2

Det verkar högt att nästan var femte resenär som påbörjar sin kollektivtrafikresa tar cykeln till Linnéplatsen. För att bedöma rimligheten i resultatet har metod 2 använts på befintliga data på antal resenärer för att räkna fram ett teoretiskt cykelparkeringsbehov och sammanställts i Tabell 4.

Tabell 4. Om metod 2 används på befintlig trafikdata från 2019.

<b>Totalt antal resor</b> (år 2019)	<b>Antal påbörjande resor</b> (10 % av totalt antal resor)	<b>Parkeringstal</b> (18 % av antal påbörjade resor)	<b>Dimensionerande behov förmiddag</b> (50 % parkeringstalet)
16 800	1 680	Totalt 250 personer som parkerar cykel.	125 samtidiga använda cykelparkeringsplatser.

Metod 2 genererar 125 samtidiga använda cykelparkering platser. Det sammanvägda resultatet baserat på beläggningsinventeringen och Google Maps-analysen visar på att det står 25 samtidiga parkerade cyklar på Linnéplatsen. Metod 2 genererar ett resultat fem gånger högre än befintlig användning.

Baserat på ovanstående exempel går det förenklat att argumentera att parkeringstalet i metod 2 är fem gånger för högt. Parkeringstalet bör därför kunna sänkas från 18 % till 4 %. Sänkningen tar inte hänsyn till att bytespunkten får ett större upptagningsområde och ökad attraktivitet på grund av den nya kopplingen till Lindholmen. Samtidigt bör Sampersanalysens fyrdubblingen av antal resenärer redan ha tagit hänsyn till detta.

För det framtida parkeringsbehov, med modifierat parkeringstal för cykel, se Tabell 5.

Tabell 5. Antal cykelparkeringsplatser enligt metod 2 med ett modifierat parkeringstal på 4 %.

Totalt antal resor	Antal påbörjande resor (10 % av totalt antal resor)	Parkeringstal (4 % av antal påbörjade resor)	Dimensionerande behov förmiddag (50 % parkeringstalet)
45 000 – 77 000 resor.	4 500 – 7 700 påbörjande resor.	Totalt 160 – 280 personer som parkerar cykel.	80 – 140 samtidigt använda cykelparkeringsplatser.

Ovanstående parkeringstal på 4 %, som modifierats efter jämförelsen med dagens beläggning, genererar ett snarlikt resultat som när metod 1 används. Varje bytespunkt har unika förutsättningar men för Linnéplatsen är ett parkeringstal på 4 % mer representativt än de siffror som handböckerna använder. En siffra som kan vara vägledande för framtida mobilitets- och parkeringsutredningar för bytespunkter utan betydande ny exploatering. Notera även att handböckerna baserat siffran på antal påstigande resenärer och inte påbörjande resor.

#### Delad mikromobilitet

Antalet platser för all delad mikromobilitet (hyrcykel och elsparkcykel) baseras på Stadsmiljöförvaltningens planeringsledare önskemål för platsen när Lindholmsförbindelsen är i drift. När resandet med kollektivtrafik ökar kommer också resandet med delad mikromobilitet att öka. Behovet uppskattas till 70 platser fördelade på flera noder inom planområdet. (Edvardsson, 2025).

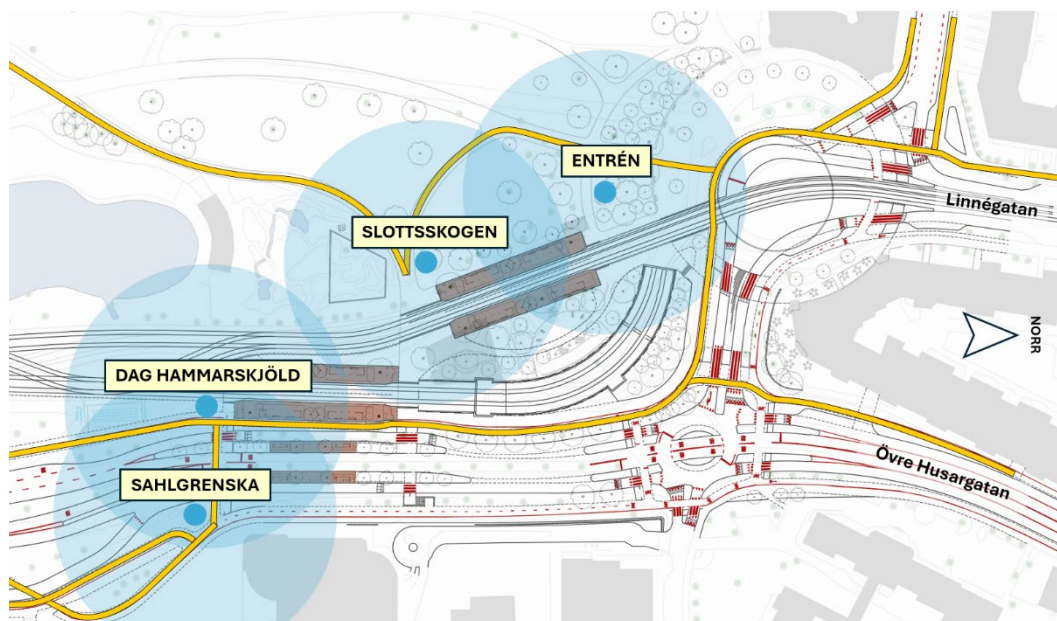
## Parkeringsnoder

Vid lokalisering av cykelparkering finns flera viktiga aspekter att beakta enligt Göteborgs stads krav och rekommendationer på offentliga cykelparkeringsanläggningar. Cykelparkeringen ska placeras i anslutning till stråk, vara nära målpunkten och placeras på ett sådant sätt att cyklister inte behöver cykla förbi målpunkten för att nå en parkering. Det är viktigt att möjligheten till att låsa fast cykeln via ramen och att väderskydd finns för cyklar som står parkerade längre än två timmar. Beläggingsgraden bör maximalt uppgå till 80 %, annars upplevs parkeringen som full. (Göteborgs stad, 2016). Avståndet mellan cykelparkering och hållplats bör inte överstiga 50 meter (Västtrafik, 2014).

All cykelparkering utformas 2,5 meter djup för att tillgodose möjligheten att parkera lastcyklar. Yta för manövrering och avstånd till förbipasserande trafik tillkommer. Det kan optimeras i ett senare skede. Enligt belägningsinventeringen var det inga lastcyklar parkerade på platsen.

Eftersom Slottsskogsparken medför ett obetydligt parkeringsbehov, bedöms det – i enlighet med tidigare resonemang i kapitel *Dimensionerande tidpunkt för nyttjande av parkeringsplatser* – att ingen cykelparkering anläggs inom den yta som *regleras* som park. Parkens närhet till bytespunkten medför dock att cykelparkering kommer behöva anläggas i anslutning till parken. Var gränsen mellan park och annan allmän plats dras är ännu inte fastställt. Gränsdragningen behöver ta hänsyn till att skapa erforderliga ytor med annan planbestämmelse för allmän plats än park.

I Figur 15 nedan presenteras en översiktsbild på lokalisering av föreslagna noderna för cykelparkering kopplade till bytespunkten. Gula linjer illustrerar cykelbanor, bruna ytor är hållplatser och blåa transparenta cirklar har en radie på 50 meter, vilket är det rekommenderade längsta avståndet mellan cykelparkering och hållplats (Västtrafik, 2014). Detta avstånd gäller cykel och inte delad mikromobilitet, ett sådant mått saknas för delad mikromobilitet (Edvardsson, 2025).



Figur 15. Översiktsbild på lokalisering av cykelparkeringsnoder.

### Nod Entrén

*Entrén* är en parkering kopplad till Slottsskogens huvudentré och Linnéplatsen. Dess primära syfte är att fånga upp cyklister från Masthugget och Linnéstaden som ska byta färdmedel till kollektivtrafik, framför allt de resenärer som ska söder- och österut. Sekundärt fångar den upp personer som anländer med delad mikromobilitet.

Stadsmiljöförvaltningen betonar att cykelparkeringarna ska anpassas till parkmiljön. Därför bör väderskydd undvikas för att minimera det visuella intrånget. Anpassning av cykelparkeringar till parkmiljö får inte kompromissa på trygghet.

Utan anvisad cykelparkering låses cyklar fast i räcken och träd. Felaktigt fastlåsta cyklar riskerar att utgöra hinder samt ge ett sämre visuellt intryck.

### Nod Slottsskogen

*Slottsskogen* utgör huvudsaklig parkering för cyklister från Masthugget, Linnéstaden och Slottsskogsparken, som ska byta till kollektivtrafik söder- och österut eller spårvagn via Lindholmsförbindelsen. Placeringen nära en passage över spår kan innebära risk för cyklister, särskilt då spårvagnsförare har begränsad sikt från tunneln. Därför är det viktigt att passagen utformas för gåendes hastighet.

Få cyklister från Dag Hammarskjöld eller Övre Husargatan tros använda parkeringsnoden *Slottsskogen*. Att cykla över spår in i Slottsskogen för att parkera sin cykel gör att de kommer närmre den norra hållplatsen. Men det norra hållplatsläget trafikeras av spårvagnar som fortsätter via Linnégatan. Cyklister som har målpunkt i Linnéstaden antas

cykla fram till deras målpunkt i stället för att byta färdmedel. Cyklister som kommer från Övre Husargatan, och som ska byta till en spårvagn för en resa söderut, kan välja att parkera vid noden Slottsskogen och då köra över spåren vid trågets mynning. Det illustreras i Figur 16 längre ner. Om de kommer söder ifrån längs Dag Hammarskjöldsleden eller öster ifrån längs Per Dubbsgatan bedöms de parkera vid en närmre hållplats än att cykla hela vägen till Linnéplatsen.

Sammanfattat är det få cyklister som kommer korsa spår som ska parkera sin cykel vid Linnéplatsen och placeringen bedöms därför vara godkänd. Oavsett parkeringsnod *Slottsskogen* existens kommer cykelpassager ske. Många cyklister har målpunkt i Slottsskogen oavsett parkeringsnodens placering.

Stadsmiljöförvaltningen betonar att cykelparkeringarna ska anpassas till parkmiljön. Därför bör väderskydd undvikas nära parken. Att parkeringen smälter in väger tyngre än kravet på väderskydd vid längre parkering.

Utän anvisad cykelparkering låses cyklar fast i räcken och träd. Felaktigt fastlåsta cyklar riskerar att utgöra hinder samt ge ett sämre visuellt intryck.

### *Nod Dag Hammarskjöld*

Parkeringsnoden är väl placerad för att vara attraktiv för cyklister som kommer via Dag Hammarskjöldsleden eller via Övre Husargatan som sedan ska byta till kollektivtrafik.

Cyklister från norr behöver cykla förbi hållplatslägen innan de når parkeringen, vilket bör undvikas enligt inledningen på detta kapitel. På grund av platsbrist och dålig orienterbarhet är det inte lämpligt att placera en cykelparkering innan hållplatsläget längs med tråget. En grön remsa mellan cykel och bil prioriteras samt att räddningstjänsten har en uppställningsyta på gång- och cykelbanan.

Utformningen av cykelparkeringarna vid denna nod kan ta större hänsyn till kvaliteter kopplade till cykelparkering då dess läge inte befinner sig i parkmiljön. Exempelvis bör tak över cykelparkeringen installeras.

### *Nod Sahlgrenska*

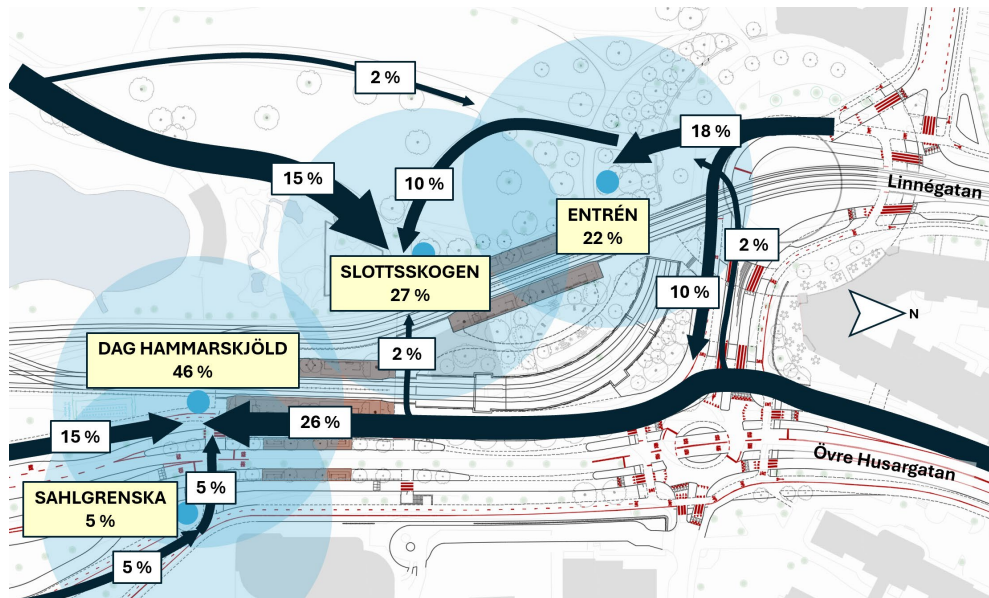
Parkeringsnoden är till för de relativt få cyklister som kommer från Per Dubbsgatan och som ska byta färdmedel till kollektivtrafik. Befintlig cykelparkering på Per Dubbsgatan, vid trappan till Annedalskyrkan, tillgodoser behovet för de som vill undvika att cykla upp för backen och i stället gå den sista biten.

## **Lokalisering**

I kapitel *Styr & Ställ* presenteras från vilken gata Styr och Ställ-användarna tar sig till Linnéplatsen. Att dra slutsatser för alla cyklister baserat på enbart de som parkerar med hyrcykel har sina brister. Antal stationer och dess placering påverkar resmönstret. Exempelvis finns det inte så många stationer söder om Linnéplatsen. Tillgänglig data kan därmed bli missvisande och underskatta antalet cyklister som kommer ifrån söder. Andra osäkerheter är vilken väg användarna har tagit för att nå Linnéplatsen, något som diskuterats i tidigare kapitel. Trots det bedöms informationen ändå vara vägledande för dimensioneringen av antalet platser för de olika cykelparkeringsnoderna.

I Figur 16 nedan har informationen från Figur 14 omarbetats för att uppskatta hur många som kommer nyttja de olika parkeringsnoderna. Pilarna illustrerar var cyklisterna kommer från. Procentsatsen visar hur stor fördelning av det totala parkeringsbehovet som anländer via en viss gata och till vilken nod de parkerar cykeln. Figuren illustrerar således inte det totala cykelflödet utan enbart parkerande cyklister.

Med de osäkerheter som kapitlet pekar på kan detaljplanen behöva vara flexibel för att kunna hantera olika utfall.



Figur 16. Dimensioneringsunderlag för antal cykelparkeringar, baserade på data från Styr och Ställ som sedan justerats för den framtida utformningen.



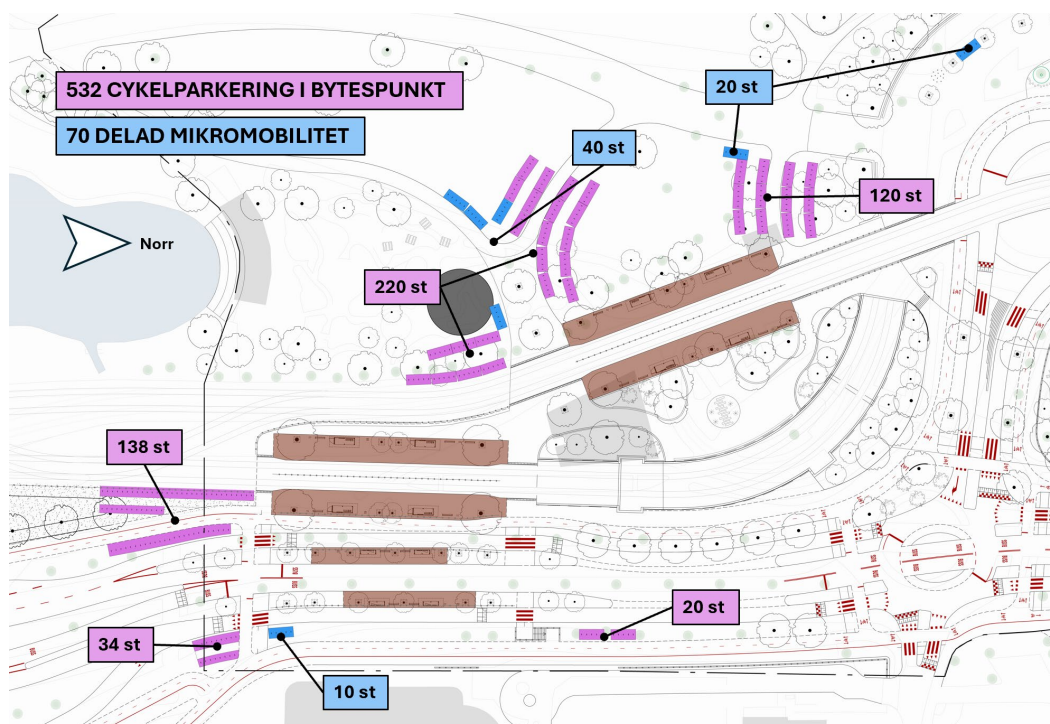
## Lokalisering enligt metod 2

Används metod 2 är cykelparkeringsbehovet 400 – 700 platser. Fördelningen baseras på Figur 16 och framgår i Tabell 7.

Tabell 7. Fördelning av cykelparkeringsplatser per nod för metod 2.

Cykelparkeringsnod	Fördelning	Cykelparkeringsplatser enl. metod 2	Utfall enl. Figur 18
Entrén	22 %	88 – 154	120
Slottsskogen	27 %	108 – 189	220
Dag Hammarskjöld	46 %	184 – 322	138
Sahlgrenska	5 %	20 – 35	34
<b>Totalt</b>		<b>400 – 700</b>	<b>532</b>

Ett lokaliseringsförslag inklusive ytor för delad mikromobilitet för metod 2 framgår i Figur 18. Förslaget innehåller 532 cykelparkeringsplatser (ungefär mitt i spannet 400 – 700) och 70 platser för delad mikromobilitet. Förslaget rekommenderas ej. Metoden bedöms inte generera ett rimligt antal cykelplatser. Förslaget tar mycket yta i parken i anspråk.

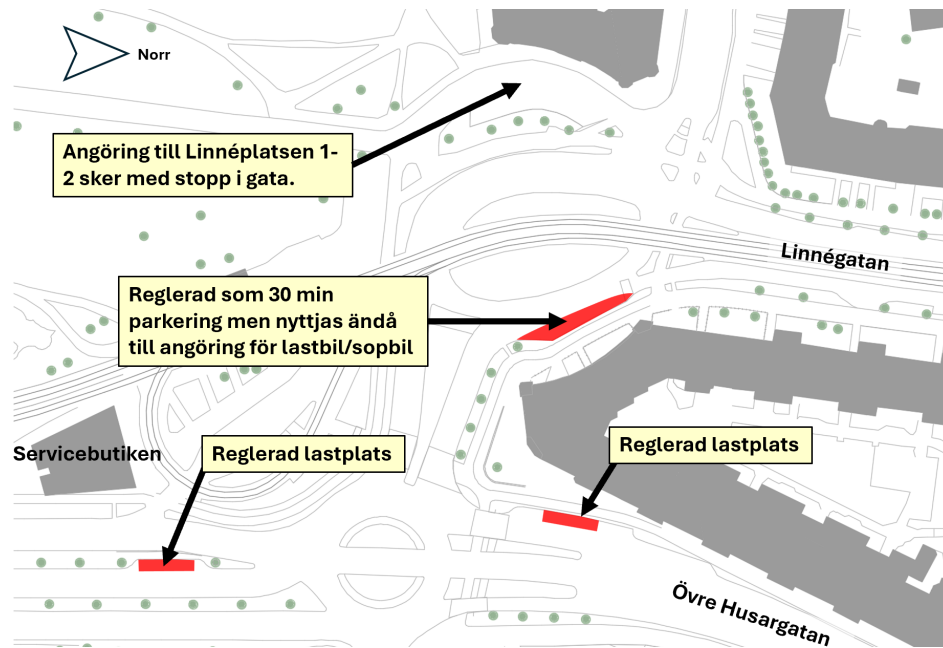


Figur 18. Förslag på lokalisering enligt metod 2 som genererar 532 cykelparkeringsplatser och 70 platser för delad mikromobilitet. Rosa ytor är cykelparkeringsytor och blåa ytor är platser för all delad mikromobilitet.

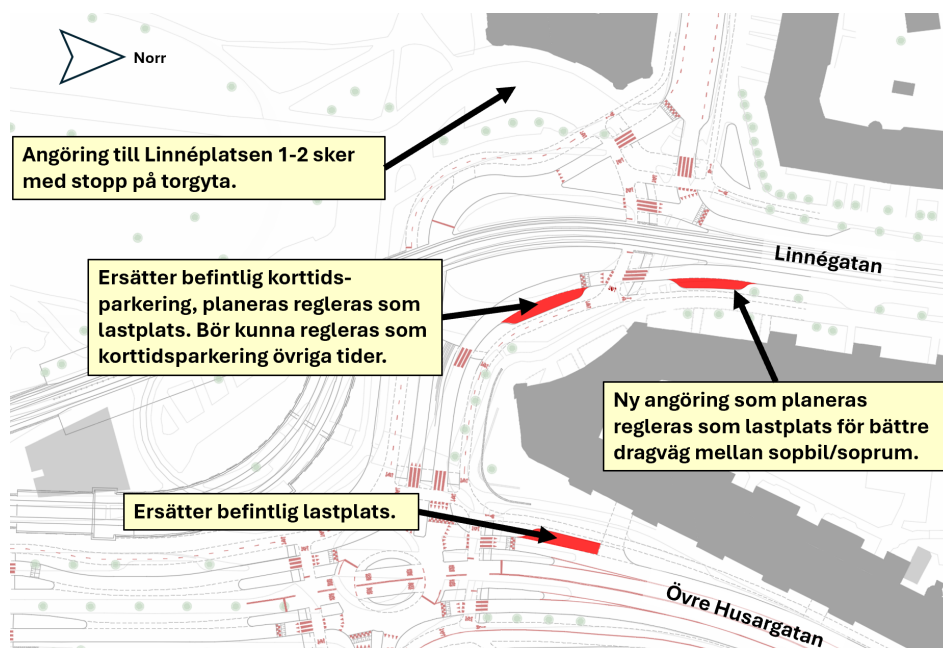
# Angöring

## Befintlig och justerade angöringsplatser

Angöringsplatser inom det aktuella planområdet kommer att påverkas. Angöringsplatser för leveransfordon och sopbil anpassas till ny utformning och behålls ungefär på samma platser som idag, se Figur 19 och Figur 20. Utöver de två ytor som idag används föreslås en ytterligare angöringsplats på Linnégatan för att bättre följa Kretslopp och vattens krav på dragväg mellan sopbil och soprum. Lastplatsen nedanför Servicebutiken i Figur 19 nedan tas bort i samband med att Servicebutiken rivs.



Figur 19. Befintliga ytor som nyttjas som angöringsplats för lastbilar och sopbilar inom planområdet.



Figur 20. Planerade ytor som ska nyttjas som angöringsplats för lastbilar och sopbilar inom planområdet.

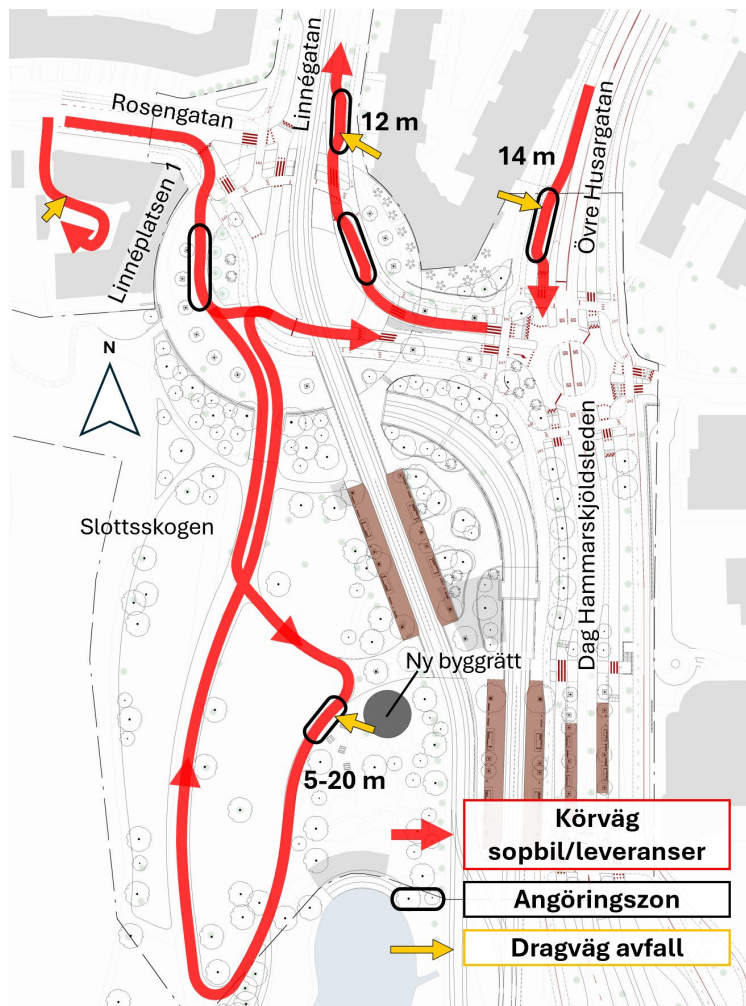
## Angöringstrafik

Angörings- och taxitrafik till Linnéplatsen 1–2 planeras ske enligt Figur 21 nedan. All trafik hänvisas till Rosengatan för att sedan svänga in på den planerade torgytan framför Linnéplatsen 1–2. Angöringen sker genom att lastbilarna stannar på torgytan.

Funktionen som taxifickan utgör bör behållas, men det bedöms att den kan minskas till att tillgodose tre fordon. Hur den ska regleras eller utformas är under utredning.

Möjligheten att köra direkt in till Slottsskogen och Linnéplatsen 1–2 via Linnégatan bör förhindras genom både reglering och utformning. Infart via Linnégatan är olämplig av två huvudsakliga skäl. Dels för att stressade fordonsförare snabbt försöker svänga undan och riskerar att missa att de korsar en cykelbana, dels för att lösningen är mer lättillgänglig än en infart via Rosengatan, vilket kan leda till att fler fordon än önskat angör vid Slottsskogens entré.

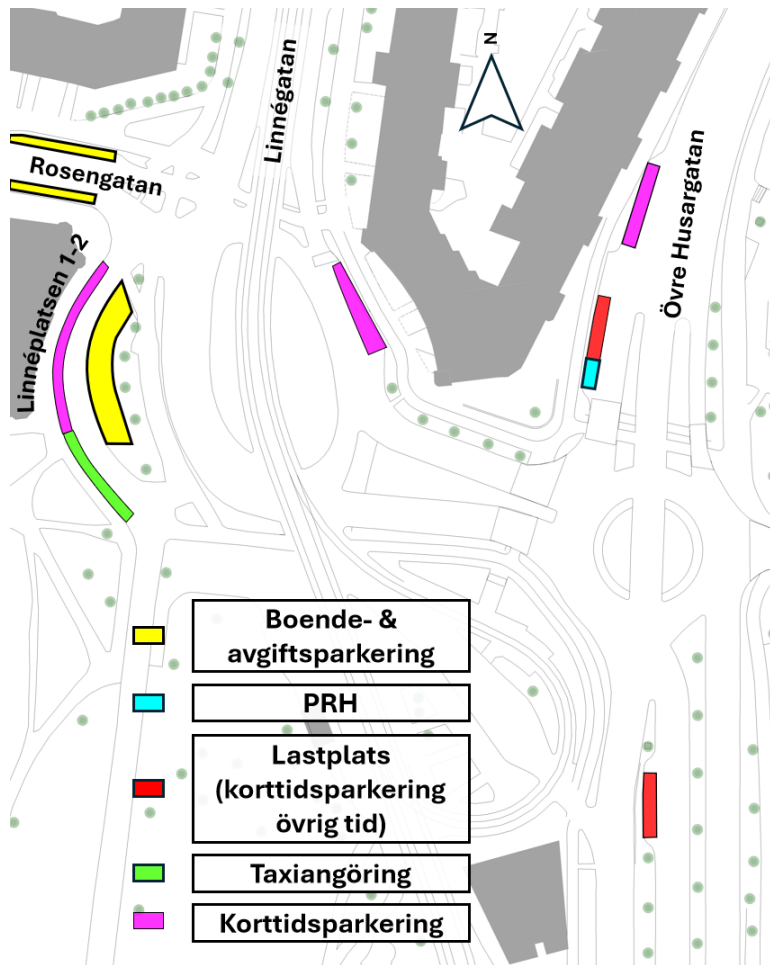
En angöringsyta för leveranser behöver tillgodose för den nya byggrätten i parken. Angöringstrafik till den nya byggrätten presenteras i Figur 21 nedan. Angöringstrafiken stannar på hårdgjorda ytor framför byggrätten. Placeringen sker så att backrörelser helt undviks. Det är även möjligt att angöringstrafiken anländer söderifrån via Slottsskogsparken. Det är ett alternativ som minskar på trafiken via huvudentrén vid Linnéplatsen men som innebär en längre körväg i parken.



Figur 21. Trafikföringsprincip för angöringstrafik.

## Bilparkering och PRH

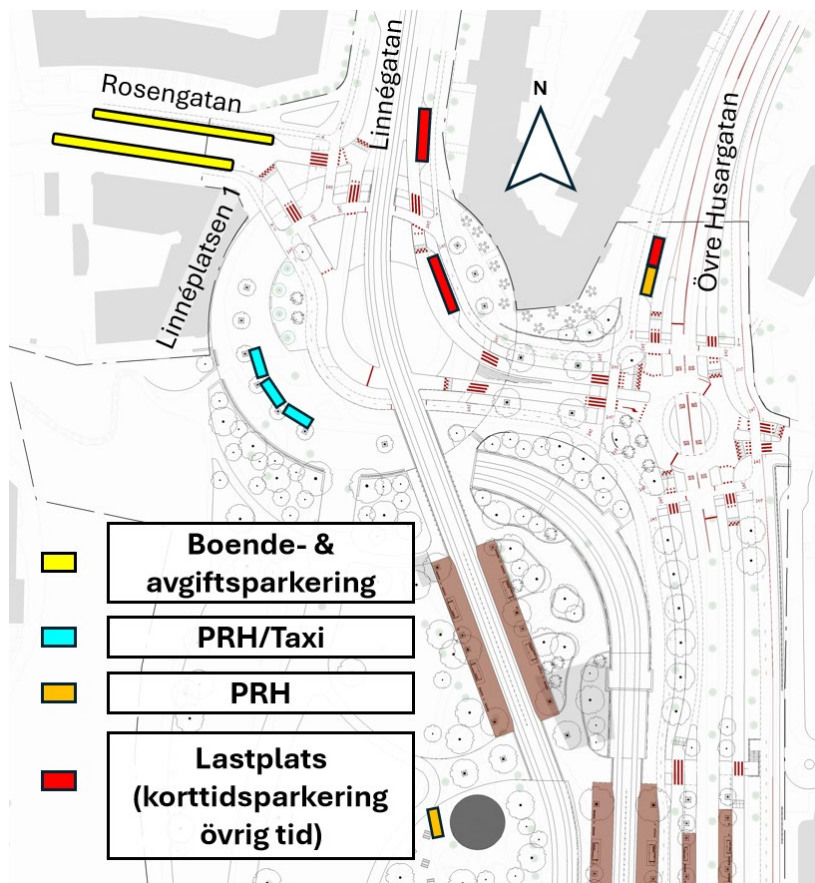
Figur 22 presenterar befintlig parkering inom planområdet.



Figur 22. Befintlig parkering.

Innerstadens utveckling innebär en ökad konkurrens om ytor som idag används för parkering. Omvänt kan det sägas att stadens utveckling med minskade färdmedelsandelar för biltrafiken förutsätter en minskad bilanvändning och ett minskat bilinnehav. I Figur 23 illustrerar områdets parkering enligt ny utformning.

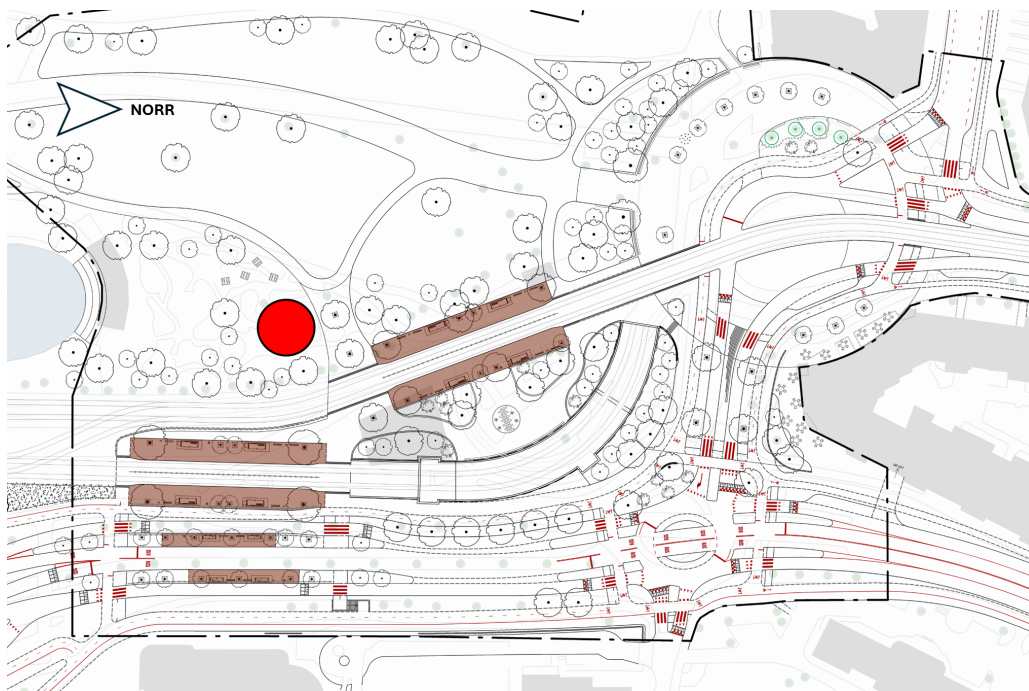
- Boendeparkering längs Rosengatan behålls.
- Boendeparkering belägen på allmän plats framför Linnéplatsen 1–2 föreslås tas i anspråk.
- På Linnéplatsen minskas befintlig taxiangöring från 25 meter till att tillgodose tre taxibilar.
- Planerade angöringszoner agerar vissa tider även som korttidsparkering.
- Yta för PRH-plats för den nya byggrätten i parken behöver tillgodoses för anställda.
- Angöringen vid framtida byggrätt kan också ha en viktig funktion för blåljusorganisationer (polis, ambulans och trafikledning) i händelse av problem i kollektivtrafiken.



Figur 23. Parkering enligt den nya utformningen.

## Parkering till ny byggrätt

En ny byggrätt på ungefär 200 m<sup>2</sup> kommer prövas i detaljplanens samråd. Byggrättens placering framgår i Figur 24.



Figur 24. Ny byggrätt enligt röd cirkel.

Byggrätten ska inkludera verksamheter som är relevanta både för resenärer och besökare i Slottsskogen. Den kan bestå av en kombination av offentliga toaletter, café med uteservering och en kiosk. Behovet av cykelparkering anses täckas genom samnyttjande med cykelparkeringsplatserna vid bytespunkten vid nod *Slottsskogen*. På grund av parkeringens placering i en parkmiljö finns det en stor risk att cykelparkeringen saknar väderskydd, vilket är ett avsteg från stadens riktlinjer för cykelparkering för anställda (Göteborgs stad, 2019).

Enligt *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad* är startvärdet för handel 13 bilparkeringsplatser/1000 BTA. Då byggrätten har 200 BTA medger det 2,6 bilparkeringsplatser.

- Avdrag kan göras på 30 % då bytesrätten uppfyller krav för kriteriet *bas* och *bytespunkt*. Det medger 1,8 bilparkeringsplatser.
- Maximalt avdrag för *projektanpassning* kan genomföras då byggrätten anses innehålla en verksamhet med en icke bilburen kundkrets. Avdraget är 30 %. Det medger 1,3 bilparkeringsplatser.
- Inga avdrag för mobilitetslösningar då det inte bedöms rimligt att alla åtgärder i baspaketet kan uppfyllas.

Via beräkning enligt anvisningarna ska 1,3 bilparkeringsplatser tillgodoses. Dock går det att argumentera att andelen bilburna besökare och anställda till den nya byggrätten i parken kan sättas till noll. Byggrätten uppfyller kriteriet "Mindre verksamheter med begränsat antal besökare eller där kundkrets förväntas vara av huvudsakligen lokal eller icke bilburen karaktär ges parkeringstal för bil som är mycket låga eller noll" enligt

*Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad.* Byggrätten är lokaliserad i en park med goda kollektivtrafikförbindelser. Allmän motorfordonstrafik ska inte ledas in i Slottsskogsparken. Liknande verksamheter i Slottsskogen saknar parkeringsplatser för besökande med bil. En yta för PRH ska dock tillgodoses för ett eventuellt behov för anställda. Byggrätten bedöms inte kunna möjliggöra angöring på kvartersmark.

## Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet

Befintliga angöringsfickor behålls under byggskedet. De parkeringsplatser som permanent ska tas i anspråk tas även i anspråk under byggskedet. Då projektet inte genererar ett ökat parkeringsbehov under byggskedet behöver inga särskilda åtgärder utföras. Lokalisering av och antal parkeringsplatser som behöver tillgodoses för byggarbetarna är ej fastställt, men det är inte lämpligt att en bilparkering anläggs vid Linnéplatsen.

## Slutsats

Eftersom det saknas goda referenser och verifierade metoder för att bestämma antalet cykelparkeringsplatser vid bytespunkter bör cykelparkeringen byggas ut gradvis med möjligheter till expansion för att passa det faktiska behovet. Området har flera olika mål gällande natur-, sociala och kulturella värden, vilket kräver att en välbalanserad lösning uppnås. Med de osäkerheter som denna rapport pekar på kan detaljplanen behöva vara flexibel för att kunna hantera olika utfall.

Metod 1 bedöms ge ett rimligt antal cykelparkeringsplatser, med ett spann på 67 och 115 platser, som tillgodoser bytespunktens behov för cykel. Utöver cykel tillkommer 70 delade platser för mikromobilitet. Planen ska möjliggöra upp till 115 platser men en första utbyggnadsetapp skulle kunna omfatta den lägre siffran i spannet på 67 cykelparkeringsplatser. Ytorna för delad mikromobilitet är mer flexibla och kan successivt utökas. Delar av cykelanläggningen bör initialt bestå av flyttbara cykelställ för att kunna övervaka den faktiska användningen vid de olika noderna innan permanenta åtgärder anläggs. Den eventuellt andra utbyggnadsetapp anpassas till de observerade faktiska behoven vid de olika noderna.

Behovet av parkering till den nya byggrätten bedöms kunna sättas till noll, bortsett från en PRH-plats för anställda. Det är en mindre verksamhet där kundkretsen förväntas vara av icke bilburen karaktär.

Befintlig boendeparkering föreslås tas i anspråk för att ge plats för planprogrammets intentioner. Ett förslag som bedöms stämma väl överens med stadens mål om minskad bilanvändning.

## Referenser

- Berglund, R. (den 05 Mars 2025). Cykelparkering Linnéplatsen.
- Dansk Cyklist Forbund. (2007). *Cykelparkeringshåndbog*. Hämtat från [https://www.cyklistforbundet.dk/media/12np2n4j/cykelparkeringshaandbogen\\_2007.pdf](https://www.cyklistforbundet.dk/media/12np2n4j/cykelparkeringshaandbogen_2007.pdf)
- Edvardsson, E. (den 04 Mars 2025). Delad mikromobilitet. (M. Drefelt, Intervjuare)
- Gorjifar, S. (den 12 05 2025). Linnéplatsen Mikromobilitet. (M. Drefelt, Intervjuare)
- Göteborgs stad. (2008). *Förslag till Göteborgs Cykelparkeringsriktlinjer samt underlag för dimensionering*.
- Göteborgs stad. (2015). *Cykelprogram för en nära storstad*. Hämtat från [https://tekniskhandbok.goteborg.se/wp-content/uploads/1D\\_43\\_Cykelprogram-for-en-nara-storstad-2015-2025.pdf](https://tekniskhandbok.goteborg.se/wp-content/uploads/1D_43_Cykelprogram-for-en-nara-storstad-2015-2025.pdf)
- Göteborgs stad. (2016). *Cykelparkering i Centralområdet*.
- Göteborgs stad. (2016). *Offentliga cykelparkeringsanläggningar i Göteborg – Krav och rekommendationer*. Göteborg: Göteborgs stad.
- Göteborgs Stad. (den 02 Februari 2018). Ändring av detaljplan II-303, del av kvarteret 1 Plantagen. Göteborg.
- Göteborgs stad. (2019). *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad*. Göteborg: Göteborgs stad. Hämtat från <https://goteborg.se/wps/wcm/connect/fbf6ef6f-fc85-4b65-a6a2-832e72232afb/Anvisningar+till+riktlinjer+f%C3%B6r+mobilitet+och+parkering+i+G%C3%B6teborgs+Stad+version+1.2.pdf?MOD=AJPERES>
- Göteborgs stad. (den 27 augusti 2024). *Information om LiNUS – Linjenätsutredning spårväg*. Hämtat från Göteborg: [https://www4.goteborg.se/prod/Intraservice/Namndhandlingar/SamrumPortal.nsf/9816F30970FE5608C1258B870023740C/\\$File/73%20LiNUS%20SBN%2020240827.pdf?OpenElement](https://www4.goteborg.se/prod/Intraservice/Namndhandlingar/SamrumPortal.nsf/9816F30970FE5608C1258B870023740C/$File/73%20LiNUS%20SBN%2020240827.pdf?OpenElement)
- Göteborgs stad. (2025). *Mobilitets- och parkeringsutredning. Backaplan DP4: Detaljplan för handel, kontro och verksamheter vid Backavägen*.
- Lantmäteriet. (den 25 februari 2025). *Min Karta*. Hämtat från Lantmäteriet: <https://minkarta.lantmateriet.se/>
- Skånetrafiken. (den 25 Februari 2025). *Varumärkesmanual*. Hämtat från Skånetrafiken: <https://skanetrafi ken.varumarkesmanual.se/sv/infrastruktur/pendlarparkering/utforning/cykelparkering>
- Stadsbyggnadskontoret. (den 25 november 2020). *Haga - Planeringsbesked för Skanstorget*. Hämtat från Göteborgs Stad: <https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planbygg.nsf/vyFiler/Haga%20-%20Planeringsbesked%20f%C3%B6r%20Skanstorget-Plan%20->

%20samr%C3%A5d%20planeringsbesked-  
Beg%C3%A4ran%20om%20planeringsbesked/\$File/2020-11-  
25%20Planeringsbesked%20DP%20f

Styr och Ställ. (den 28 februari 2025). *Stationer*. Hämtat från Styr och Ställ:  
<https://styrochstall.se/sv/stationer/>

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

Västra Götalandsregionen. (2022). *Konceptutveckling - Integrering av cykel och kollektivtrafik*.

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

2025-05-07, soligt och låg vind.	Klockan 07:00			Klockan 07:30			Klockan 08:00			Klockan 08:30			Klockan 09:00			Klockan 09:30			Klockan 10:00		
<b>Cykelparkering</b>	Lediga	Upptagna	Beläggning	Lediga	Upptagna	Beläggning	Lediga	Upptagna	Beläggning	Lediga	Upptagna	Beläggning	Lediga	Upptagna	Beläggning	Lediga	Upptagna	Beläggning	Lediga	Upptagna	Beläggning
Linnéplatsen, inom bytespunkt	37	2	5%	37	2	5%	37	4	11%	37	5	14%	37	6	16%	37	7	19%	37	7	19%
Linnéplatsen 1-2	13	0	0%	13	0	0%	13	0	0%	13	0	0%	13	0	0%	13	0	0%	13	0	0%
Linnégatan, norr om Olivedalsg.	48	5	10%	48	5	10%	48	5	10%	48	5	10%	48	7	15%	48	6	13%	48	6	13%
Trappa mot Annedalskyrkan	21	2	10%	21	4	19%	21	6	29%	21	6	29%	21	7	33%	21	8	38%	21	8	38%
<b>Totalt</b>	<b>119</b>	<b>9</b>	<b>8%</b>	<b>119</b>	<b>11</b>	<b>9%</b>	<b>119</b>	<b>15</b>	<b>13%</b>	<b>119</b>	<b>16</b>	<b>13%</b>	<b>119</b>	<b>20</b>	<b>17%</b>	<b>119</b>	<b>21</b>	<b>18%</b>	<b>119</b>	<b>21</b>	<b>18%</b>

<b>Styr och ställ</b>	Anländer	Lämnar	Parkerade	Anländer	Lämnar	Parkerade	Anländer	Lämnar	Parkerade	Anländer	Lämnar	Parkerade	Anländer	Lämnar	Parkerade	Anländer	Lämnar	Parkerade	Anländer	Lämnar	Parkerade
Linnéplatsen, inom bytespunkt	1	1	5	1	2	5	0	2	5	0	1	4	1	0	5	0	0	8	0	0	8

<b>Elsparkcyklar</b>	Anländer	Lämnar	Parkerade	Anländer	Lämnar	Parkerade	Anländer	Lämnar	Parkerade	Anländer	Lämnar	Parkerade	Anländer	Lämnar	Parkerade	Anländer	Lämnar	Parkerade	Anländer	Lämnar	Parkerade
Linnéplatsen, inom bytespunkt	2	3	15	1	5	10	6	2	14	3	2	15	0	4	11	0	2	9	0	0	9

2025-05-13, soligt och låg vind	Klockan 07:30			Klockan 08:00			Klockan 08:30			Klockan 09:00			Klockan 09:30			
<b>Cykelparkering</b>	Lediga	Upptagna	Beläggning	Lediga	Upptagna	Beläggning	Lediga	Upptagna	Beläggning	Lediga	Upptagna	Beläggning	Lediga	Upptagna	Beläggning	
Linnéplatsen, inom bytespunkt	37	7	19%	37	9	24%	37	10	27%	37	11	30%	37	11	30%	
Linnéplatsen 1-2	13	0	0%	13	0	0%	13	0	0%	13	0	0%	13	0	0%	
Linnégatan, norr om Olivedalsg.	48	5	10%	48	5	10%	48	5	10%	48	4	8%	48	4	8%	
Trappa mot Annedalskyrkan	21	2	10%	21	6	29%	21	8	38%	21	9	43%	21	10	48%	
<b>Totalt</b>	<b>119</b>	<b>14</b>	<b>12%</b>	<b>119</b>	<b>20</b>	<b>17%</b>	<b>119</b>	<b>23</b>	<b>19%</b>	<b>119</b>	<b>24</b>	<b>20%</b>	<b>119</b>	<b>25</b>	<b>21%</b>	

<b>Styr och ställ</b>	Anländer	Lämnar	Parkerade	Anländer	Lämnar	Parkerade	Anländer	Lämnar	Parkerade	Anländer	Lämnar	Parkerade	Anländer	Lämnar	Parkerade	
Linnéplatsen, inom bytespunkt	0	2	13	1	3	11	0	1	9	0	1	8	0	0	7	

<b>Elsparkcyklar</b>	Anländer	Lämnar	Parkerade	Anländer	Lämnar	Parkerade	Anländer	Lämnar	Parkerade	Anländer	Lämnar	Parkerade	Anländer	Lämnar	Parkerade	
Linnéplatsen, inom bytespunkt	3	1	11	4	8	13	0	2	9	6	4	7	1	0	9	