



Göteborgs Stad  
Trafikkontoret



Förslag till Göteborgs

# Cykelparkeringsrikt- linjer

samt underlag för dimensionering

---

Meddelande 4:2008

*Mars 2008*

Trafikkontoret Trafik

**INNEHÅLL**

---

|   |  |    |
|---|--|----|
| 1 | BAKGRUND OCH SYFTE                       | 1  |
| 2 | FÖRUTSÄTTNINGAR.                         | 2  |
| 3 | TILLÄMPNING AV CYKELPARKERINGSRIKTLINJEN | 6  |
| 4 | PARKERINGSRIKTLINJE FÖR GÖTEBORGS STAD   | 7  |
| 5 | ÖVRIGA BEHOV AV CYKELPARKERING           | 12 |
| 6 | BAKGRUNDSMATERIAL                        | 14 |

---

Förslag till komplettering till stadens parkeringsnorm samt underlag för dimensionering av cykelparkeringsplatser.

Underlag för framtida ny parkeringsnorm för alla trafikslag i Göteborg.

Intressant läsning är också:

Principer för utformning av cykelparkeringar i Göteborgs Stad - version1 - klart under vintern 2007

Cykelparkering i Göteborg - nulägesbeskrivning, Trafikkontoret Meddelande 6:2005

Cykelparkering vid Resecentrum, Trafikkontoret Meddelande 7:2005

**RAPPORTFAKTA**

|                    |  |
|--------------------|--|
| Titel              | Förslag till Göteborgs cykelparkeringsriktlinje samt underlag för dimensionering |
| Datum              | 2007-04-23   |
| Beställare         | Trafikkontoret, Göteborgs Stad   |
| Kontakt            | Johanna Stenberg   |
| Rapport utförd av: | Johanna Stenberg, rev mars 2008 Lars-Erik Lundin<br>Trafikkontoret               |
| Foto:              | Johanna Stenberg och Ulf Lindblad  |



## 1 BAKGRUND OCH SYFTE

I Göteborgs cykelprogram från 1999 fastslogs att parkering av cykeln är ett mycket viktigt inslag i att öka och främja cyklandet. Det konstaterades att ett flertal "hinder" motverkar att man cyklar. Bland annat att man saknar en bra och säker plats att parkera cykeln på. För att motverka detta föreslogs följande i cykelprogrammet:

- mer cykelställ med goda möjligheter att låsa fast cykeln
- att samverkan mellan cykel- och kollektivtrafik stimuleras. Detta kan ske genom att bra cykelvägar tillskapas till större hållplatser och att det vid dessa uppförs väderskyddade cykelställ med god möjlighet att låsa fast cykeln
- att företag uppmanas att ordna bra och säker cykelparkering för de anställda

*En kontinuerlig samverkan krävs också med Byggnadsnämnden – bl.a. vad gäller att tillräckligt utrymme krävs för cykelparkering i samband med bygglov för om- och nybyggnader på samma sätt som nu sker för bilparkering.*

Ett steg i att se till att standard och utrymme framöver är tillräckligt för cyklisterna är att genomföra en cykelparkeringsriktlinje. En parkeringsriktlinje som kan gälla för hela kommunen, som vägledning vid all form av förändrad markanvändning. I Sverige är det vanligt att man äger en cykel och det finns i princip lika många cyklar som invånare i Sverige.

Syftet till att lägga fast en riktlinje för cykelparkering är att cykeluppställning för verksamheter och bostäder i hög grad borde lösas inom den egna fastigheten. Utöver en riktlinje vid ny bebyggelse finns behov av vägledning samband med exploatering samt förändring i befintlig miljö.

På flera ställen har det visat sig att cykelparkeringarna på allmän plats i centrala delar av staden eller stadsdelar i hög grad tas i anspråk av verksamma och boende. När sedan cyklande besökare kommer fylls resterande allmänna platser snabbt upp och brist på platser uppkommer.



*Exempel på väderskyddad heldagsparkering för anställda på Ericsson på Lindholmen i Göteborg.*

## 2 FÖRUTSÄTTNINGAR

### Uppställning på kvartersmark - riktlinje

I Göteborgs parkeringsnorm regleras antal parkeringsplatser för bostäder och arbetsplatser. Idag finns ingen riktlinje för cykelparkering.

De delar av denna skrift som handlar om cykelparkering vid bostäder, arbetsplatser, skola kan anses som en riktlinje, allt annat är vägledande information om behovet av cykelparkering. Parkeringsriktlinjens behov bör alltid lösas på kvartersmark och vara knuten till bostaden eller verksamheten. Här är det givetvis exploatörens/fastighetsägaren som bekostar utbyggnaden och framtida underhåll.

Platser som omfattas av riktlinjen:

- Bostäder
- Arbetsplatser såsom kontor, industri, skola, vård och handel mm
- Idrott och rekreationsanläggningar

All cykelparkering som avses vid boende och arbetsplats få anses som långtidsparkering vilket ställer höga krav på placering, utformning, skydd och säkerhet för att vara attraktiv. För att uppställningen skall kännas säker krävs att man kan låsa fast ramen, detta gäller även uppställning inomhus. Besöksparkering får anses som korttidsparkering.

### Uppställning på allmän plats - vägledning

Förutom den egna bostaden och arbetsplatsen finns behov av att ställa cykeln vid andra typer av målpunkter. Så utöver en riktlinje för uppställning på kvartersmark för bostäder och arbetsplatser mm finns behov av vägledning vid annan typ av verksamhet där parkeringen i vissa fall löses på allmän plats. I många fall finns behov av att kombinera behoven av cykelparkering på kvartersmark och allmän plats t.ex. vid handel och större allmänna anläggningar. Vid större målpunkter bör cykelparkeringen ha hög standard. Vid t ex Drottningtorget bör det finnas ytor för t ex en cykelverkstad. Vid både handel och allmänna anläggningar på allmän plats bekostar kommunen byggnationen av cykelparkeringen. Vid handel får dock handeln/fastighetsägaren bekosta det framtida underhållet. Avtal skrivs.

Som större målpunkter kan räknas:

- Knutpunkter, bytespunkter för kollektivtrafik
- Stadscentrum
- Butiksområden
- Rekreation vid skog, hav och liknande.

### Syftet med parkeringen

En differentierad syn på parkering med hänsyn till uppställningstid är dock av stor vikt för att få till attraktiv cykelparkering där omsättning av cyklarna sker i önskad omfattning. Till skillnad mot biltrafiken kan cykeln i princip parkeras vart som helst. Vid annan form av uppställning regleras uppställningstider och omsättning genom ekonomiska styrmedel samt olika regelverk. Då cykeln inte är ett registrerat fordon kan inga parkeringsanmärkningar delas ut. De ekonomiska styrmedel som finns vid annan parkering saknas således vid uppställning av cykel.

Cykelparkeringen har liksom övrig uppställning olika krav beroende på vad den skall nyttjas till, en tillfällig uppställningsplats eller en långvarig förvaring. Syftet med parkeringen är sammankopplat med förväntad uppställningstid.

Kravet på uppställningsplatsen varierar beroende på vilken typ av uppställning som efterfrågas. Vid längre uppställning finns önskemål om en viss standard kanske med väderskydd. Syftet med väderskyddad parkering är att minska cykelns slitage förorsakat av väder och vind.

Korttidsparkering är av mycket stor vikt då många som cyklar snabbt vill kunna göra kortare ärenden och parkera sin cykel i närheten. Enkla stativ placerade på många ställen främst i centrala delar av staden samt vid alla centrumbildningar eller målpunkter. Parkeringen kan jämföras med kantstensparkering för bilar.

| Uppställningstid          | Riktlinje   |
|---------------------------|---|
| ...korttidsparkering      | Omfattas av riktlinje gällande besöksparkering på kvartersmark vid besöksparkering vid t.ex. handel, arbetsplatser, idrott och rekreation |
| ...heldagsparkering       | Omfattas av riktlinje gällande parkering på kvartersmark vid tex arbetsplatser, skola mm både inomhus och utomhus                         |
| ...natt/långtidsparkering | Omfattas av riktlinje på kvartersmark främst vid bostäder   |

Utöver det som omfattas av riktlinjen finns behov av cykelparkering på allmän plats. I denna skrift finns vägledning för allmän parkering vid befintliga handelscentrum, butiksområden samt för allmän cykelparkering vid kollektivtrafik.



*Exempel på väderskyddad cykelparkering vid studentbostäder vid Marklandsgatan. Cykelparkering vid bostäder omfattas av parkeringsriktlinjerna.*

## Parkeringsstandard

För att få cyklisterna att välja att ställa sin cykel i ett cykelställ krävs att de är placerade på rätt ställen, att de är tillräckligt många, är upplysta och uppfattas trygga för den enskilde cyklisten och att uppställningen känns säker dvs att man kan låsa fast ramen.

Parkeringen bör finnas inom rimligt gångavstånd från viktiga entréer eller liknande och det bör vara möjligt att låsa fast cykelns ram. Det bör alltid finnas tillgång till lediga parkeringsplatser, vilket gör att parkeringarna dels bör vara rätt dimensionerade, dels skötas så att cyklar som är att betrakta som skrot eller övergivna forslas bort vid behov. Parkering där syftet är en längre tids uppställning bör även vara väderskyddad (tak), väl belyst och estetiskt tilltalande.

Cykelparkeringen bör...

- ...vara mycket nära och väl lokaliserad
- ...vara lätt att hitta och synlig
- ...ha tillräckligt med platser
- ...vara säker och trygg att komma till och från
- ...vara utformad så att den stöttar cykeln utan att ödelägga den
- ...vara låsbar, eller ge möjlighet att låsa fast cykeln
- ...gärna skydda cykeln vid längre uppställning- mot regn och snö
- ...finnas tillsammans med möjlighet att duscha och byta om vid arbetsplatser

För att cykelparkering skall kunna uppfylla kraven på bästa sätt kan Trafikkontorets principer för utformning av cykelparkeringar tillsammans med denna skrift användas (färdigställd under 2008). Varje plats är unik och kräver olika men en riktlinje kan vara vägledande.



*Exempel på korttidsparkering som kan jämföras med kantstensparkering för bilar.*

Syftet med väderskyddad parkering är att minska cykelns slitage förorsakat av väder och vind.

Vid nattparkering finns ett stort behov av att kunna låsa in cykeln. Ofta sker nattparkering vid bostaden eller vid en arbetsgivare där således fastighetsägaren får tillhandahålla god

parkering för cyklister. Nattparkering är också vanlig vid större knutpunkter för kollektivtrafiken. All parkering som avser nattparkering bör vara väderskyddad och cykelgarage bör övervägas.

Vid all nybyggnad där verksamheten kommer att medföra mer efterfrågan på längre uppställningstid för cykeln bör utformning av väderskyddad cykelparkering ingå i projekteringen.



*Exempel på spontan parkering av cykel utan stativ, Drottninggatan Göteborg.*



*Exempel på cykelparkering utan väderskydd för heldagsuppställning (ramen kan låsas fast), Södra vägen Göteborg.*

### 3 TILLÄMPNING AV CYKELPARKERINGSRIKTLINJEN

#### Tillämpning

När det gäller bilparkering har kommunerna normalt tagit fram behovstal som anger hur många bilplatser som ska finnas vid nybebyggelse. Motsvarande saknas i de flesta kommuner för cykel då det är ganska ovanligt att kommuner har riktlinjer för cykelparkering. Behovet varierar mellan olika orter, delar av staden beroende på hur många som cyklar. Det finns dock ofta ett uppdämt behov som gör att ju fler cykelparkeringar som byggs, desto fler behövs.

Cykelparkeringsriktlinjen för Göteborg ska tillämpas vid nyexploatering, tillbyggnad och vid ändrat användningssätt. Den bör omnämnas redan i detaljplaneprogrammet för att sedan följas upp i detaljplanen och få ett slutligt fastläggande i bygglovets enligt följande:

I detaljplan skall anges hur cykelparkeringsriktlinjen skall tillämpas. I förekommande fall kan särskild bestämmelse om cykelparkering införas i detaljplanen. I bygglovärenden där ändrad användning innebär ökat behov av cykelparkering skall riktlinjen tillämpas. Även i bygglovfrågor där cykelparkeringsbehovet inte ökar men där en uppenbar eftersläpning / brist på cykelparkering på den egna fastigheten finns bör man eftersträva att uppfylla cykelparkeringsriktlinjen. Det bör dock inte bli orälistiska krav på exploatörer att t ex kräva ett stort antal cykelparkeringar i efterhand vid små ombyggnader.

Stöd för detta kan utläsas i plan- och bygglagens paragrafer 3:2 och 3:15 som anger att byggnader ska utformas så att användningen inte innebär betydande olägenheter för omgivningen. Vidare ska tillses att lämpligt utrymme för parkering av fordon i skälig utsträckning anordnas på tomten eller i närheten av denna.

För bostäder och verksamheter som har tydligt avvikande behov av cykelparkering bör särskild parkeringsutredning göras. Sådan utredning kan visa att riktlinjen kan frångås.

#### Definition av cykelplats, cpl

I cykelparkeringsriktlinjen används begreppet cykelplats. Med cykelplats avses i detta sammanhang en yta reserverad och iordningställd för uppställning av cyklar. Utformningen får anpassas till aktuella förutsättningar. De cykelplatser som omfattas av riktlinjen bör lösas inom kvartersmark. Vid längre uppställningstid bör man sträva efter att försä cykelplatserna med väderskydd och god låsbarhet. Cykelställ även i gemensamma cykelförråd bör övervägas för god stöldsäkerhet.

På gatemark och allmän parkering betyder cykelplats en ordnad plats med tydliga ställ med möjlighet att låsa fast ramen på cykeln.

#### Underlag

I de resvaneundersökningar som gjorts i Göteborg visas på en cykelandel av 9% av alla resor och 12% av alla resor till och från arbetet. I centrala Göteborg ligger cykelandelen betydligt högre, över 20% av alla resor, för arbetsresor är cykelandelen närmare 30%. Detta bör finnas med i val av cykelparkeringsriktlinje. Dessutom finns i Trafikkontorets miljöprogram och Cykelprogram mål att cykelandelen skall öka med 50%.



## 4 PARKERINGSRIKTLINJE FÖR GÖTEBORGS STAD

Riktlinjen bör användas med omdöme och som vägledning. Om den anses orimlig bör en särskild parkeringsutredning genomföras i respektive fall. Göteborgs cykelparkeringsriktlinjen baseras delvis på övriga kommuners cykelparkeringsnormer (Malmö, Linköping m.fl). samt från TRAST, Trafik för en attraktiv stad, Vägverket.

Centrala staden = området innanför vallgraven, Nordstaden, Gullbergsvass, Stampen, Gårda, Heden, Johanneberg, Lorensberg, Vasastaden, Landala, Haga, Annedal, Olivedal och Masthugget där tillgång till allmän cykelparkering oftast är god.

Cpl = cykelparkeringsplats

### Bostäder

#### Enfamiljshus

Här anges normalt inget tal eftersom de boende i enfamiljshus parkerar sina cyklar där de finner det bäst på den egna tomten. Utrymme för cykel i förråd etc bör dock beaktas utifrån huset storlek och förväntad boendestruktur.

#### Flerfamiljshus och studentboende

För flerfamiljshus och studentboende finns två olika typer av parkeringsbehov vad gäller cykel. I nära anslutning till bostadens entré ska det finnas cykelplats för de boende samt plats för besökarens cyklar. Därtill gäller att det enligt BBR 3:23 ska finnas förrådsutrymme i anslutning till bostaden för förvaring av en cykel per boende. För att förrådet skall vara attraktivt bör det placeras lättåtkomligt och innehålla möjlighet att låsa fast den egna cykeln för ökad stöldsäkerhet.

I tidiga skeden kan det vara svårt att bedöma antalet boende. Som typexempel kan då en cykelplats per boende motsvara 25 cykelplatser per 1000 kvadratmeter (BTA). Medeltalet för antalet boende per lägenhet varierar mellan 1,5 och 3. Ett medeltal på ca 2 boende per lägenhet motsvarar således 2 cykelplatser per lägenhet. I studentbostäder bor ofta fler än 1 person vilket man bör ta hänsyn till i parkeringsriktlinjen för denna typ av bostäder där cykelandelen är mycket hög.

### Bostäder

|          | Riktlinje                         |   | Besök             |                     |
|----------|-----------------------------------|---|-------------------|---------------------|
|          | Inomhus i låst förråd, cpl/boende | Utomhus i närheten av entré, cpl/boende | Alt 1: cpl/boende | Alt 2: cpl/lägenhet |
| Hela Gbg | 1                                 | +0,1 - 1                                | +0,1              | +0,5                |

#### Om osäkert antal boende

1,5-3 cpl/lägenhet

#### Studentbostäder

1,5 cpl/lägenhet

#### Besök

0,5 cpl/lägenhet



Entré till cykelrum i anslutning till bostadsentré i Berlin  
www.stadtentwicklung.berlin.de



Entré till cykelrum i bostadshus i Haga Göteborg



Entré till cykelrum i bostadshus på 2:a Långgatan i Göteborg

## Arbetsplatser, skola och handel

Cykelplatser för de anställda ordnas på kvartersmark. För cyklande besökare till arbetsplatser är målsättningen att cykelplatser ordnas i så nära anslutning till entrén som möjligt. För butiker och verksamheter i innerstaden kan det i vissa fall vara svårt att ordna cykelparkering för besökare på den egna fastigheten. Alternativt kan då cykelparkering för besökare ordnas i samarbetet med kommunen på allmän plats.

En arbetsplats antal anställda respektive antal besökare skiljer sig åt beroende på vilken typ av verksamhet som förekommer. Ett kontor har t ex ett större antal anställda per ytenhet än en butik medan antalet besökare till en butik oftast är betydligt större än till ett kontor. Särskild parkeringsutredning kan således i vissa fall vara motiverad. Om det visar sig att behovet långsiktigt tydlig avviker från cykelparkeringsnormen kan undantag göras.

Lokalisering av cykelparkering för besök och anställda bör skiljas åt och besöksparkeringen bör ligga lätt tillgänglig i anslutning till entré. På arbetsplatser bör även cykelparkering inomhus erbjudas för att främja ett flexibelt resande där man tryggt kan lämna cykeln kvar under natten eller i skydd av ogynnsam väderlek.

**Omklädningsrum och duschmöjligheter för de anställda är en förutsättning för att många skall kunna cykla till arbetet.**

## Kontor

|                 | Riktlinje      | Arbetstäthet                 | Besök                       | Totalt antal cpl*      |
|-----------------|----------------|------------------------------|-----------------------------|------------------------|
|                 | cpl/person     | anställda/1000m <sup>2</sup> | besökare/1000m <sup>2</sup> | cpl/1000m <sup>2</sup> |
| Centrala staden | <b>0,2-0,4</b> | <b>30-50</b>                 | <b>3-6</b>                  | <b>9-18</b>            |
| Övriga omr      | <b>0,2</b>     | <b>30-50</b>                 | <b>3-6</b>                  | <b>9</b>               |

\* Behovet är beräknat med arbetstätheten 40 anställda/1000 m<sup>2</sup> och 4,5 besökare/1000 m<sup>2</sup> (BTA)

## Industri

|          | Riktlinje   | Arbetstäthet                 | Besök                       | Totalt antal<br>cpl*   |
|----------|-------------|------------------------------|-----------------------------|------------------------|
|          | cpl/ person | anställda/1000m <sup>2</sup> | besökare/1000m <sup>2</sup> | cpl/1000m <sup>2</sup> |
| Hela Gbg | <b>0,3</b>  | <b>10-30</b>                 | -                           | <b>6</b>               |

\* Behovet är beräknat med arbetstätheten 15 anställda/1000 m<sup>2</sup> (BTA)

## Vård

10-50 cpl/100 sängplatser

Olika former av vård har olika stort behov av cykelparkering. Institutioner för lokal sjukvård har det största behovet medan vårdhem har ett lägre. Intervallet för parkeringsbehovet används med hänsyn till detta.

## Utbildning

### Grundskola

30-70 cpl/100 elever

### Gymnasie/Högskola/ universitet el. annan senare utbildning

50-80 cpl/100 elever

För utbildningslokaler är det normalt att cyklandet öka ju högre utbildning det är. Finns dessutom liten eller ingen tillgång till bilparkering bör en hög norm väljas.



Cykelparkering vid Navet på Lindholmen i Göteborg. Parkeringen är stor men inte särskilt nära någon entré till en större målpunkt.

## Handel

|              | Riktlinje   | Arbetstäthet                 | Besök                       | Totalt antal<br>cpl*   |
|--------------|-------------|------------------------------|-----------------------------|------------------------|
|              | cpl/ person | anställda/1000m <sup>2</sup> | besökare/1000m <sup>2</sup> | cpl/1000m <sup>2</sup> |
| Centrala Gbg | <b>0,4</b>  | <b>10-20</b>                 | <b>30-90</b>                | <b>30</b>              |
| Övriga omr   | <b>0,2</b>  | <b>10-20</b>                 | <b>30-90</b>                | <b>15</b>              |

\* Behovet är beräknat med arbetstätheten 15 anställda/1000 m<sup>2</sup> och 60 besökare/1000 m<sup>2</sup> (BTA)

Antalet kunder varierar beroende på vilken typ av handel som är aktuell, därav det vida intervallet för antal besökare per 1000 m<sup>2</sup>. Vid försäljning av skrymmande varor och/eller handelsetablering i stadens utkant är oftast behovet av cykelparkering mindre än vad riktlinjen säger varför en särskild utredning krävs i sådana fall. Att helt utesluta cykelparkering är dock högst olämpligt.

Handel med ett stort lokalt upptagningsområde bör klassas som om det låg centralt då många resor till och från handeln är korta och lämpliga cykelavstånd. En högre norm bör därför väljas för lokal livsmedelshandel mm.



*Exempel på väderskyddad cykelparkering i direkt anslutning till huvudentrén till ett av Köpenhamns största köpcentrum, Fisketorvet*

## Idrott och nöje

Olika former av idrottsanläggningar, rekreationsområden och nöjen har olika stort behov av cykelparkering. Generellt gäller att cykelplatser för de anställda ordnas på kvartersmark. För cyklande besökare är det viktigt att cykelparkeringen ligger väl synligt, är belyst och känns trygg då den ofta används kvällstid.

Vid större arenor, nöjesanläggningar, teatrar etc. med flera tusentals besökare är det sannolikt många besökare kommer långt ifrån och därför bör en lägre riktlinje användas. Ju mer lokalt upptagningsområde området har desto högre norm.

## Idrott och rekreation

| <b>Idrottshall mm</b> |                                 |
|-----------------------|---------------------------------|
| Centrala Gbg          | 5-25 cpl/100 besökare/åskådare  |
| Övriga omr            | 15-40 cpl/100 besökare/åskådare |
| <b>Rekreation</b>     |                                 |
| Hela Gbg              | 15-40 cpl/100 besökare          |
| <b>Bad/simhall</b>    |                                 |
| Centrala Gbg          | 10-20 cpl/100 besökare/åskådare |
| Övriga omr            | 15-20 cpl/100 besökare/åskådare |

## Nöje

|              |                                |
|--------------|--------------------------------|
| Centrala Gbg | 5-30 cpl/100 besökare/åskådare |
| Övriga omr   | 5-10 cpl/100 besökare/åskådare |



*Cykelparkering utanför Lundbybadet i Göteborg (dagtid). Parkering finns på två platser och den som är närmast är klart mest attraktiv.*

## 5 ÖVRIGA BEHOV AV CYKELPARKERING

*Utöver det som ingår i riktlinjen finns behov av cykelparkering på fler platser, ofta på allmän plats. Framförallt gäller det att det finns god cykelparkering på strategiska platser för att möjliggöra kombinationsresor.*

*Här ges några exempel som får utgöra en vägledning för dimensionering av cykelparkeringsplatser vid knutpunkter.*

*Denna vägledning baseras på inventeringar och beräkningsexempel utifrån Göteborgs förutsättningar.*

### Kollektivtrafik

Vid knutpunkter eller bytespunkter för kollektivtrafik bör det alltid finnas cykelparkering. Vid enskilda hållplatser i centrala Göteborg kan det vara svårt att tillskapa yta för cykelparkering, dessutom kan det finnas cykelparkering i närheten av hållplatsen utan att var knuten just till kollektivtrafiken. Ambitionen bör dock vara att det vid varje hållplats eller dess närhet finns tillgång till allmän cykelparkering, vid hållplatsen eller vid gatan.

Behovet av cykelparkering vid kollektivtrafik är mycket varierande efter plats och typ av kollektivtrafik. Inom centrala Göteborg kan det vara svårt att åstadkomma cykelparkering för endast kollektivtrafiken där ett stort allmänt intresse för cykelparkering finns.

Underlag för bedömning av en cykelparkeringsriktlinje vid kollektivtrafik är mycket litet varför nedanstående riktlinjer bör tolkas med försiktighet och förnuft.

Utanför de allra centralaste delarna av Göteborg minskar antalet allmänna parkeringar på gatumark. Där är det viktigt att det finns tillgång till cykelparkering vid kollektivtrafiken. Behovet ser dock väldigt olika ut beroende på struktur, tillgång till det övergripande cykelnätet, närhet till bostäder osv.

- Cykelparkeringar bör placeras på ett sådant sätt att de snabbt och säkert kan nås av cyklisterna. Cykelvägar som leder till parkeringarna ska korsa vägar för annan trafik så lite som möjligt.
- När cyklisterna kan komma från flera håll bör cykelparkeringarna fördelas i flera kluster.
- Gångavståndet mellan hållplats/knutpunkt och cykelparkeringsplatsen bör inte överstiga 50 meter. Vid längre avstånd bör väderskydd övervägas för att ändå skapa en attraktiv parkering.

## Kollektivtrafik

|                       | <b>Vid knutpunkter (ej resecentrum)</b> |
|-----------------------|---|
| Centrala Gbg          | 2-20 cpl/100 påstigande                 |
| Övriga omr            | 5-25 cpl/100 påstigande                 |
|                       | <b>Vid strategiska bytespunkter</b>     |
| Centrala Gbg          | 2-20 cpl/100 påstigande                 |
| Övriga omr            | 5-25 cpl/100 påstigande                 |
|                       | <b>Vid enstaka hållplatser</b>          |
| Centrala Gbg          | 2-20 cpl/100 påstigande                 |
| Inom bostadsområden   | 5-25 cpl/100 påstigande                 |
| Inom industriområden  | 2-10 cpl/100 påstigande                 |
| Större handelsområden | 5-20 cpl/100 påstigande                 |
| Landsbygd             | 2-15 cpl/100 påstigande                 |



*Exempel på väderskyddad heldagsparkering för kollektivtrafikresenärer till/från Eketrägatans terminal, Göteborg.*

### Ur Västtrafiks hållplatshandbok.

Samverkan mellan trafikslagen förbättras genom att det finns goda cykelvägar samt parkeringsmöjligheter i anslutning till hållplatserna. Cykelparkeringen, bör när underlaget är tillräckligt stort, förses med tak med möjlighet att låsa fast cyklar. Parkeringen ska lokaliseras i direkt anslutning till hållplatsen men väl avskild från hållplatsytan och gångbanan.

Dessutom står att om kundunderlaget inom tätort vid en hållplats är större än 20 påstigande per dag bör gång- och cykelbana finnas till hållplatsen. På landsbygd bör gång- och cykelbana finnas om antalet påstigande är större än 5 per dag.

Detta betyder att behov av cykelparkering vid hållplats bör finnas om kundunderlaget är större än 5 påstigande per dag på landsbygd eller över 20 påstigande per dag inom tätort.

## 6 BAKGRUNDSMATERIAL

Riktlinjen bör användas med omdöme och som vägledning. Om riktlinjen anses orimlig bör en särskild parkeringsutredning genomföras i respektive fall. Göteborgs cykelparkeringsriktlinje baseras delvis på övriga kommuners cykelparkeringsnormer

### Exempel från Göteborg

För att illustrera cykelparkeringsriktlinjen finns här några exempel på platser där cykelparkering finns där behoven ser olika ut! Om beläggningen är större än 70% bör det tolkas som om brist på parkering finns. Vid för hög beläggning finns risk att fler väljer att inte ta cykeln pga platsbrist. Huvuddelen av underlaget är insamlat under september 2005. Ingen av cykelparkeringarna är väderskyddade om inte det anges.

#### Arbetsplatser, skola och handel

Arbetsplatsen lokalisering är viktigt tillsammans med tillgång till bra cykelvägar, kollektivtrafik och typ av verksamhet (behov av bil i tjänsten mm). Dessutom är arbetsgivarens syn på transporter viktig för att främja val av transport.

| Traktören: arbetsplats för kommunala förvaltningar | Läge            | Antal anställda | Cykelandel idag (cyklar/anställd) |
|--|-----------------|-----------------|-----------------------------------|
|  | <b>Centralt</b> | <b>Ca 450</b>   | <b>21%</b>                        |
| Antal cykelställ (anställda)                       | Antal cyklar    | Beläggning      |                                   |
| <b>105</b>   | <b>95</b>       | <b>93%</b>      |                                   |
| Antal cykelställ (besök)                           | Antal cyklar    | Beläggning      |                                   |
| <b>30</b>  | <b>30</b>       | <b>100%</b>     |                                   |

Behov enl. riktlinje (anställda + besök): 180 + ca 60

\* Behovet är beräknat utifrån faktiskt antal anställda och 4 besökare/1000 m<sup>2</sup> (BTA)

Ojämn beläggning i cykelställen från 55% till 250%. Läget i förhållande till entré verkar avgörande. I princip är all cykelparkering för de anställda väderskyddad.

| GP: Lokaltidning                   | Läge            | Antal anställda | Cykelandel idag (cyklar/anställd) |
|------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------------------------|
|                                    | <b>Centralt</b> | <b>Ca 400</b>   | <b>12%</b>                        |
| Antal cykelställ (anställda+besök) | Antal cyklar    | Beläggning      |                                   |
| <b>30</b>                          | <b>47</b>       | <b>157%</b>     |                                   |

Behov enl. riktlinje (anställda + besök): 160 + ca 45

\* Behovet är beräknat utifrån faktiskt antal anställda och 5 besökare/1000 m<sup>2</sup> (BTA)

En enda yta för cykelparkering i direkt anslutning till entré. All cykelparkering är på gatumark.



| Kontorsföretag Fiskhamnen          | Läge                 | Antal anställda | Cykelandel idag<br>(cyklar/anställd) |
|------------------------------------|----------------------|-----------------|--------------------------------------|
|                                    | <b>Halv centralt</b> | <b>Ca 300</b>   | <b>11%</b>                           |
| Antal cykelställ (anställda+besök) | Antal cyklar         | Beläggning      |                                      |
| <b>44</b>                          | <b>32</b>            | <b>72%</b>      |                                      |

Behov enl. riktlinje (anställda + besök): 60 + ca 34

\* Behovet är beräknat utifrån faktiskt antal anställda och 6 besökare/1000 m<sup>2</sup> (BTA)

En yta för cykelparkering fanns i direkt anslutning till entré. Ytterligare utrymme för anställda finns inomhus ca 20 ställ.

| Handel livsmedelsbutik Käringberget | Läge            | Butiksyta (m2) | Cykelandel idag<br>(cyklar/butiksyta) |
|-------------------------------------|-----------------|----------------|---------------------------------------|
|                                     | <b>Centralt</b> | <b>Ca 800</b>  | <b>27%</b>                            |
| Antal cykelställ (besök)            | Antal cyklar    | Beläggning     |                                       |
| <b>8</b>                            | <b>13</b>       | <b>163%</b>    |                                       |

Behov enl. riktlinje (besök): 19

\* Behovet är beräknat utifrån 60 besökare/1000 m<sup>2</sup> (BTA)

En yta för cykelparkering för besökare finns i direkt anslutning till entré. Utöver besöksparkeringen krävs ytterligare parkering för personal.

| Handel Systembolaget Jaegerdorff | Läge           | Butiksyta (m2) | Cykelandel idag<br>(cyklar/butiksyta) |
|----------------------------------|----------------|----------------|---------------------------------------|
|                                  | <b>Central</b> | <b>Ca 875</b>  | <b>24%</b>                            |
| Antal cykelställ (besök)         | Antal cyklar   | Beläggning     |                                       |
| <b>5</b>                         | <b>19</b>      | <b>380%</b>    |                                       |

Behov enl. riktlinje\* (besök): 32

\* Behovet är beräknat utifrån 90 besökare/1000 m<sup>2</sup> (BTA)

En mindre yta för cykelparkering för besökare i direkt anslutning till entré. Övrig cykelparkering sker på gång- och cykelbana. Besöksstätheten per m2 får anses som hög för ett Systembolag, upp emot 90 besökare/1000 m2. Utöver besöksparkeringen krävs ytterligare parkering för personal.

| Focus: Affärscentrum | Läge           | Handelsyta         | Cykelandel idag<br>(cyklar/ besök.) |
|----------------------|----------------|--------------------|-------------------------------------|
|                      | <b>Central</b> | <b>Ca 5000 kvm</b> | <b>25%</b>                          |
| Antal cykelställ     | Antal cyklar   | Beläggning         |                                     |
| <b>0</b>             | <b>75</b>      | <b>-%</b>          |                                     |

Behov enl. riktlinje : 120

\* Behovet är beräknat utifrån 60 besökare/1000 m<sup>2</sup> (BTA)

Inga cykelparkeringar fanns att tillgå och alla cyklar stod parkerade i anslutning till entrén. Utöver besöksparkeringen krävs ytterligare parkering för personal.



*Köpcentrum Focus kvällstid vi klockan 17.30 utanför den södra entrén. Både den södra och den västra entrén saknar cykelparkering*



*Köpcentrum Focus dagtid utanför den södra entrén. Både den södra och den västra entrén saknar cykelparkering.*

## Övrigt

Behoven ser väldigt olika ut. Ju mer lokal karaktär det är på målpunkten desto fler cykelparkeringar krävs. Dessutom är beläggningen mycket ojämn fördelat på dygnet. Centrala affärscentrum såsom Focus har en stor andel cyklande kunder. Bad, gym och idrottshallar har få kunder dagtid men många kvällstid.

| Valhallabadet: simhall | Läge            | Antal besökande per dag | Cykelandel idag (cyklar/ besök.) |
|------------------------|-----------------|-------------------------|----------------------------------|
|                        | <b>Centralt</b> | <b>Ca 1350</b>          | <b>2%</b>                        |
| Antal cykelställ       | Antal cyklar    | Beläggning              |                                  |
| <b>75</b>              | <b>28</b>       | <b>37%</b>              |                                  |
| Behov enl. riktlinje : |                 |                         | <b>135-270</b>                   |

Mätning gjord under dagtid vilket inte är dimensionerande då flest besök sker kvällstid.

| Valhalla Sport: idrottshall | Läge           | Antal besökande per dag | Cykelandel idag (cyklar/ besök.) |
|-----------------------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|
|                             | <b>Central</b> | <b>Ca -</b>             | <b>-%</b>                        |
| Antal cykelställ            | Antal cyklar   | Beläggning              |                                  |
| <b>35</b>                   | <b>1</b>       | <b>3%</b>               |                                  |
| Behov enl. riktlinje :      |                |                         | <b>-</b>                         |

Mätning gjord under dagtid en vardag vilket inte är dimensionerande då flesta besök sker under kvällar och helger.

| Gym, Älvsborg                | Läge                | Antal besökande samtidigt, kväll | Cykelandel idag (cyklar/ besök.) |
|------------------------------|---------------------|----------------------------------|----------------------------------|
|                              | <b>halvcentralt</b> | <b>200</b>                       | <b>9%</b>                        |
| Antal cykelställ             | Antal cyklar        | Beläggning                       |                                  |
| <b>0</b>                     | <b>18</b>           | <b>-%</b>                        |                                  |
| Behov enl. riktlinje : 30-40 |                     |                                  |                                  |

Mätning gjord under kvällstid en dag i mars vilket bör vara i underkant vid dimensionering av cykelparkering (pga årstiden).

| Universeum: Muséum och utställning | Läge           | Antal besökande per dag | Cykelandel idag (cyklar/ besök.) |
|------------------------------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|
|                                    | <b>Central</b> | <b>Ca 250</b>           | <b>14%</b>                       |
| Antal cykelställ                   | Antal cyklar   | Beläggning              |                                  |
| <b>50</b>                          | <b>35</b>      | <b>70%</b>              |                                  |
| Behov enl. riktlinje : 13-75       |                |                         |                                  |

Mätning gjord under dagtid en vardag vilket inte är dimensionerande då flest besök samtidigt sker under helger. Viss del av parkerade cyklar kan höra till Korsvägens kollektivtrafikresenärer.

| Världskulturmuseet: Muséum och utställning | Läge           | Antal besökande per dag | Cykelandel idag (cyklar/ besök.) |
|--|----------------|-------------------------|----------------------------------|
|  | <b>Central</b> | <b>Ca 400</b>           | <b>3%</b>                        |
| Antal cykelställ                           | Antal cyklar   | Beläggning              |                                  |
| <b>50</b>                                  | <b>11</b>      | <b>22%</b>              |                                  |
| Behov enl. riktlinje : 20-120              |                |                         |                                  |

Mätning gjord under dagtid en vardag vilket inte är dimensionerande då flest besök samtidigt sker under helger.



Cykelparkering utanför Valhallabadet i Göteborg (dagtid). Parkeringen är bra lokaliserad nära entrén.



Ovanlig typ av cykelställ utan nära anknytning till entrépunkt Världskulturmuseet, Göteborg.

## Kollektivtrafik

Behovet av cykelparkering är mycket varierande. Dessutom är attraktiviteten på olika cykelparkeringsplatser helt avgörande av lokaliseringen. Ingen vid Ekeströgatan cyklar över vägen även om det finns ledig parkering där etc. Vid centrala knutpunkter finns mycket cyklar i ett större omland. I Kungälv är man beredd att cykla längre för att tjäna pengar vid taxegränsen. Finns få eller inga bostäder i närheten finns inga cyklister oavsett hur strategisk själva bytespunkten är (t.ex. Kungsten). Vid vissa hållplatser såsom ändhållplatser, strategiska hållplatser på öarna etc är behovet större.

| Ekeströgatan: Strategisk bytespunkt för buss och spårvagn | Läge               | Antal påstigande | Cykelandel idag (cyklar/påstig.) |
|---|--------------------|------------------|----------------------------------|
|   | <b>Halvcentral</b> | <b>Ca 2 800</b>  | <b>3%</b>                        |
| Antal cykelställ  | Antal cyklar       | Beläggning       |                                  |
| <b>96</b>   | <b>70</b>          | <b>73%</b>       |                                  |

Behov enl. riktlinje : 140-700

Mycket ojämn beläggning i cykelställen från 0% till 120%. Läget i förhållande till bostäder helt avgörande. I princip är all cykelparkering är väderskyddad.

| Liseberg: Strategisk bytespunkt för järnvägstrafik | Läge           | Antal påstigande | Cykelandel idag (cyklar/påstig.) |
|--|----------------|------------------|----------------------------------|
|  | <b>Central</b> | <b>Ca 650</b>    | <b>6%</b>                        |
| Antal cykelställ                                   | Antal cyklar   | Beläggning       |                                  |
| <b>90</b>  | <b>42</b>      | <b>47%</b>       |                                  |

Behov enl. riktlinje : 13-130



Då cykelparkeringen vid Lisebergs station saknar visuell koppling till entrén står många cyklar utanför cykelparkeringen. Dessutom saknas möjlighet att låsa fast ramen vilket gör att många tvingas ställa cykeln utanför cykelparkeringen.

| Korsvägen: Strategisk knutpunkt för buss och spårvagn | Läge           | Antal påstigande | Cykelandel idag (cyklar/påstig.) |
|---|----------------|------------------|----------------------------------|
|   | <b>Central</b> | <b>Ca 3 500</b>  | <b>3%</b>                        |
| Antal cykelställ                                      | Antal cyklar   | Beläggning       |                                  |
| <b>120</b>  | <b>94</b>      | <b>78%</b>       |                                  |

Behov enl. riktlinje : 70-700

Ojämn beläggning i cykelställen från 50% till 142%. Många cyklar utanför avsedd cykelparkering.

| Kungälv/Eriksdal: Strategisk bytespunkt för buss vid taxegräns | Läge              | Antal påstigande | Cykelandel idag (cyklar/påstig.) |
|--|-------------------|------------------|----------------------------------|
|  | <b>Ej central</b> | <b>Ca 500</b>    | <b>22%</b>                       |
| Antal cykelställ   | Antal cyklar      | Beläggning       |                                  |
| <b>240</b>   | <b>105</b>        | <b>44%</b>       |                                  |

Behov enl. riktlinje: 25-125

Låg beläggning i cykelställen från då flera busslinjer flyttat till motorvägshållplatsen. I princip är all cykelparkering väderskyddad.

| Kungälv ny motorvägshållplats: Strategisk bytespunkt för buss | Läge              | Antal påstigande | Cykelandel idag (cyklar/påstig.) |
|---|-------------------|------------------|----------------------------------|
|   | <b>Ej central</b> | <b>Ca ??</b>     | <b>-%</b>                        |
| Antal cykelställ  | Antal cyklar      | Beläggning       |                                  |
| <b>260</b>  | <b>25</b>         | <b>10%</b>       |                                  |

Behov enl. riktlinje: -

Hållplatsen endast någon vecka gammal och vid "fel" sida taxegräns.

| Järntorget: Strategisk knutpunkt för buss och spårvagn | Läge            | Antal påstigande | Cykelandel idag (cyklar/påstig.) |
|--|-----------------|------------------|----------------------------------|
|  | <b>Centralt</b> | <b>Ca 7 000</b>  | <b>2%</b>                        |
| Antal cykelställ                                       | Antal cyklar    | Beläggning       |                                  |
| <b>48</b>  | <b>110</b>      | <b>230%</b>      |                                  |

Behov enl. riktlinje : 140-1400

Viktig knutpunkt där alla cyklar inte nödvändigtvis är knutna till kollektivtrafiken.

| Kungssten: Strategisk bytespunkt för buss och spårvagn | Läge              | Antal påstigande | Cykelandel idag (cyklar/påstig.) |
|--|-------------------|------------------|----------------------------------|
|  | <b>Ej central</b> | <b>Ca 1 100</b>  | <b>1%</b>                        |
| Antal cykelställ                                       | Antal cyklar      | Beläggning       |                                  |
| <b>55</b>  | <b>12</b>         | <b>22%</b>       |                                  |

Behov enl. riktlinje : 55-275

Viktig bytespunkt dock utan direkt närhet till många bostäder eller arbetsplatser.

|                                       |                   |                  |                                  |
|---------------------------------------|-------------------|------------------|----------------------------------|
| Donsö: Enda hållplatsen på skärgårdsö | Läge              | Antal påstigande | Cykelandel idag (cyklar/påstig.) |
|                                       | <b>Ej central</b> | <b>Ca 550</b>    | <b>18%</b>                       |
| Antal cykelställ                      | Antal cyklar      | Beläggning       |                                  |
| <b>120</b>                            | <b>100</b>        | <b>83%</b>       |                                  |
| Behov enl. riktlinje :                |                   |                  | <b>28-138</b>                    |

Mätningen är från en söndag.

|                                 |                   |                  |                                  |
|---------------------------------|-------------------|------------------|----------------------------------|
| Beryllgatan: Hållplats för buss | Läge              | Antal påstigande | Cykelandel idag (cyklar/påstig.) |
|                                 | <b>Ej central</b> | <b>Ca 800</b>    | <b>5%</b>                        |
| Antal cykelställ                | Antal cyklar      | Beläggning       |                                  |
| <b>29</b>                       | <b>36</b>         | <b>124%</b>      |                                  |
| Behov enl. riktlinje :          |                   |                  | <b>40-200</b>                    |

Viktig hållplats för busstrafik.



*Del av cykelparkering vid Korsvägens knutpunkt för kollektivtrafik*



*Vid Mariaplan saknas cykelparkering vid hållplatserna.*

## Cykelparkeringsnorm i andra städer mm

Förslaget till Cykelparkeringsriktlinjen för Göteborg grundar sig på andra städernas cykelparkeringsnormer samt rekommendationer i TRAST mm. Nedan görs en sammanställning av några av de olika normer som finns.

| BOSTAD          | Inomhus/förråd   | I anslutning till entré                              | Besök  | Studentboende   |
|-----------------|--|--|--|---|
| Enl TRAST       |  |  |  |   |
| Malmö           | -  | 2 cpl per lägenhet i anslutning till bostadens entré | 0,5 cpl per lägenhet i anslutning till bostadens entré | 2 cpl per studentlägenhet + 0,5 cpl per lägenhet för besökande          |
| Linköping       | 1 cpl per boende i förrådsutrymme i anslutning till bostaden | 1 cpl per boende i anslutning till bostadens entré   | 1 cpl per boende i anslutning till bostadens entré     |   |
| Övriga*         |  | 3 cpl per lägenhet                                   |  |   |
| <b>GÖTEBORG</b> | <b>1</b>   | <b>+0,1-1</b>  | <b>+0,5 per lägenhet</b>                               | <b>1,5 cpl per studentlägenhet + 0,5 cpl per lägenhet för besökande</b> |

\*Utdrag ur förslag för Uppsala och Stockholm

## ARBETSPLATSER

| KONTOR          | Norm           | Arbetstäthet                 | Besök                       | Totalt antal cpl       |
|-----------------|----------------|------------------------------|-----------------------------|------------------------|
|                 | cpl/ person    | anställda/1000m <sup>2</sup> | besökare/1000m <sup>2</sup> | cpl/1000m <sup>2</sup> |
| Enl TRAST       |                |                              |                             | 10-30/20-40            |
| Malmö           | 0,4/0,2        | 30-50                        | 3-6                         | 18/9                   |
| Linköping       | 0,3            | 30-50                        | 3-6                         | 13                     |
| Övriga*         |                |                              |                             | 10                     |
| <b>GÖTEBORG</b> | <b>0,2-0,4</b> | <b>30-50</b>                 | <b>3-6</b>                  | <b>18/9</b>            |

\*Utdrag ur förslag för Uppsala och Stockholm

| INDUSTRI        | Norm        | Arbetstäthet                 | Besök                       | Totalt antal cpl       |
|-----------------|-------------|------------------------------|-----------------------------|------------------------|
|                 | cpl/ person | anställda/1000m <sup>2</sup> | besökare/1000m <sup>2</sup> | cpl/1000m <sup>2</sup> |
| Enl TRAST       |             |                              |                             |                        |
| Malmö           | 0,4/0,2     | 10-20                        | -                           | 6/3                    |
| Linköping       | 0,3         | 10-30                        | -                           | 6                      |
| <b>GÖTEBORG</b> | <b>0,3</b>  | <b>10-30</b>                 | <b>-</b>                    | <b>6</b>               |

| HANDEL          | Norm           | Arbetstäthet                 | Besök                       | Totalt antal cpl       |
|-----------------|----------------|------------------------------|-----------------------------|------------------------|
|                 | cpl/ person    | anställda/1000m <sup>2</sup> | besökare/1000m <sup>2</sup> | cpl/1000m <sup>2</sup> |
| Enl TRAST       |                |                              |                             | 40-60/50-80            |
| Malmö           | 0,4/0,2        | 10-20                        | 30-90                       | 30/15                  |
| Linköping       | 0,3            | 10-15                        | 30-90                       | 22                     |
| <b>GÖTEBORG</b> | <b>0,2-0,4</b> | <b>10-20</b>                 | <b>30-90</b>                | <b>30/15</b>           |

| UTBILDNING      | Grundskola      | Högre utbildning | VÅRD                 |
|-----------------|-----------------|------------------|----------------------|
|                 | cpl/ 100 elever | cpl/ 100 elever  | Cpl/ 100 sängplatser |
| Enl TRAST       | 30-40           | 60-80            | 30-50                |
| Malmö           | 30-70           | 60-80            | 10-50                |
| <b>GÖTEBORG</b> | <b>30-70</b>    | <b>50-80</b>     | <b>10-50</b>         |

| FRITID          | Idrottshall                | Rekreation        | Bad/simhall                | NÖJE                       |
|-----------------|----------------------------|-------------------|----------------------------|----------------------------|
|                 | cpl/ 100 besökare/åskådare | cpl/ 100 besökare | cpl/ 100 besökare/åskådare | cpl/ 100 besökare/åskådare |
| Enl TRAST       | 35-45                      |                   | 15-20                      | 20-35                      |
| Malmö           | 20-40                      |                   |                            | 5-35                       |
| <b>GÖTEBORG</b> | <b>5-40</b>                | <b>15-40</b>      | <b>10-20</b>               | <b>5-30</b>                |



Exempel på väderskyddad cykelparkering för uppställning dygnet runt vid studentbostäder Johanneberg, Göteborg



Exempel på cykelparkering utan väderskydd för heldagsuppställning (ramen kan låsas fast) Gamlestan, Göteborg





