

Införande av parkeringsförbudet på gångbanor för elsparkcyklar

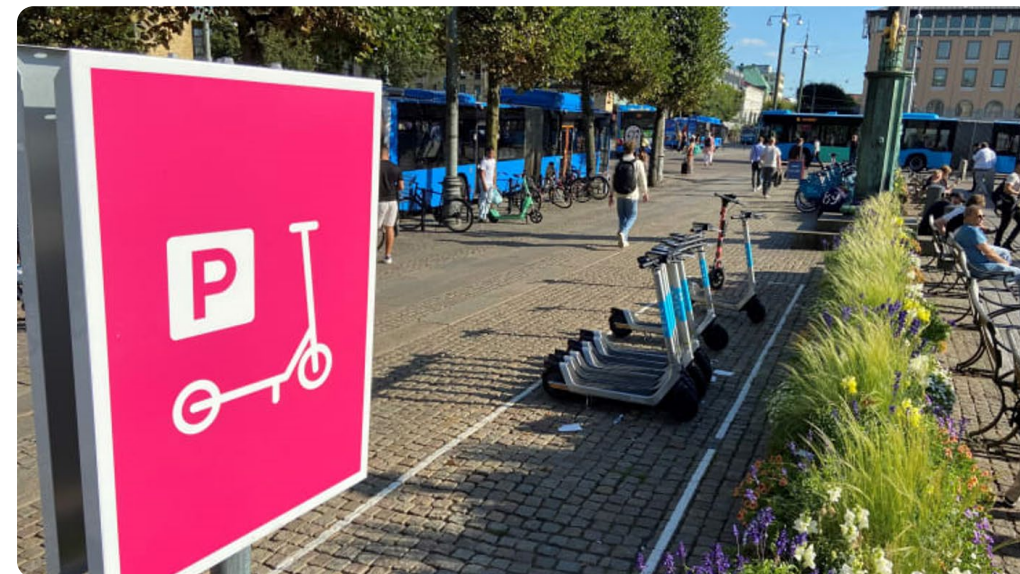
Shahriar Gorjifar
Markus Aarflot

Agenda

- Redogörelse av förvaltningens arbete under det senaste året
- Uppdraget från nämnden
- Analyserade alternativ
- Konsekvensbeskrivning
- Plan för ordnad parkering av delad mikromobilitet

Förvaltningens arbete under det senaste året

- Tydliga förbättringar i trafikmiljön
- Möjlighet att fokusera på systematisering av arbetet
- Strategiskt förhållningssätt för hanteringen av delad mikromobilitet inom förvaltningen
- Plan för tillståndspanen 2023:
 - Fortsatt undantag, i ett halvår åt gången
 - Likvärdig nivå på antal fordon som 2022
- Bedömdes räcka för säkerställning av fortsatt acceptabel trafikmiljö
- Samtidigt ge förvaltningen utrymme att:
 - Analysera förutsättningarna område för område
 - Förbereda lämplig parkeringsinfrastruktur



Uppdraget från nämnden



- I slutet av mars fick förvaltningen följande uppdrag från stadsmiljönämnden:
 - Stadsmiljöförvaltningen får i uppdrag att senast den 26 maj 2023 ha upprättat en plan för införandet av 3 kap. 48 § och 10 kap. 13 a § trafikförordningen (1998:1276) i syfte att införa lagen den 1 september 2023
 - Stadsmiljöförvaltningen får i uppdrag att göra en sammanställning på de gång- och cykelbanor där undantag från 3 kap. 48 § och 10 kap. 13 a § trafikförordningen (1998:1276) inte riskerar att orsaka försämrad framkomlighet eller ökad risk för trafikskador

Analyserade alternativ

Alternativ 1: Ett komplett införande 1 oktober

- Undantaget tas bort i hela kommunen samtidigt
- Förbudet att parkera på gångbanor, förutom på platser avsedda för uppställning
- Fordonen får nyttja befintlig cykelparkeringsinfrastruktur
- Fordonsflytt på fordon som är fortsatt felaktigt parkerade

Alternativ 2: Ett successivt införande från 1 oktober

- Pågående arbete med analys av förutsättningarna för införande av parkeringsförbudet
- Första området: Inom Vallgraven samt Drottningtorget
- Plan för införande framtaget



Alternativ 1: konsekvenser av ett komplett införande

För cykelparkering

- Effekterna av ett komplett införande motverkar det pågående arbetet för att främja cykling
 - Cykel ett prioriterat färdssätt i stadens styrdokument
 - Kommunfullmäktigeuppdrag om att skapa fler säkra cykelparkeringar
- Kapacitet
 - Konflikt om begränsad ledig kapacitet i offentliga cykelställ
 - Kapacitetsbristen mest framträdande vid viktiga målpunkter
 - Också svårt för användare av tjänsterna att parkera rätt
- Stora områden saknar tillgång till offentliga cykelställ
 - Tjänsterna inte tillgängliga i många områden



Alternativ 1: konsekvenser av ett komplett införande

För fordonsflytt

- Lagen inte tänkt att tillämpas så att kommunen behöver ta till många fordonsflytt
- Bristen på platser indikerar ändå ett kommande behov av många fordonsflytt
 - Många långflytt innebär en kostnad för förvaltningen
 - Nytt behov av uppställningsplats för fordonen
 - Resurser får flyttas från parkeringsövervakning
 - Minskade intäkter från parkering



Alternativ 1: konsekvenser av ett komplett införande

För utveckling av delad mikromobilitet och förvaltningen

- Frångå det systematiska arbetet som inletts
- Flytta resurser från andra arbetsuppgifter
- Negativt påverkan på näringslivsklimat



Alternativ 2: Konsekvenser av ett successivt införande



I princip samma konsekvenser som vid ett komplett införande, fast i begränsad skala

- Bättre beredskap:
 - Befintlig plan för utbyggnad av parkeringsinfrastruktur
 - Framtaget koncept för utformning av platser
 - Granskad befintlig kapacitet i offentliga cykelställ i området
 - Kräver begränsade resurser för uppföljning och administration
- Negativa konsekvenser för tjänsten och användarna
- Initialt negativa för cyklister, men potentiellt positiva på sikt
- Potentiellt positiva effekter för gångtrafikanter
 - Särskilt viktigt i detta område med mycket höga gångflöden

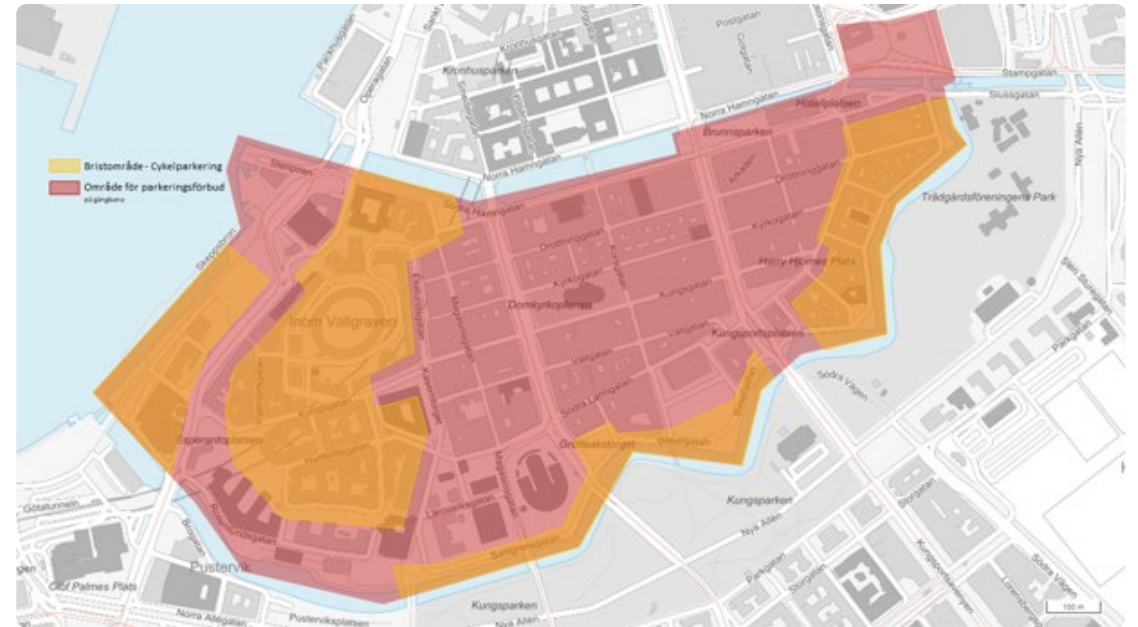
Plan för införande – alternativ 2

- Principer för reglering av parkering
 - Svårt att ta fram generella principer som går att applicera överallt
 - Bör göras en helhetsbedömning för varje område för sig
- Principer för placering av parkeringsplatser
 - Placering nära, synlig och tillgänglig
 - Undvik placering på gångtor
- Koncept för utformning
 - Mjukt formspråk som samspelar med övrig cykelparkeringsinfrastruktur
 - Formgivning som särskiljer sig från befintliga cykelställ
 - Flexibel utformning som tillåter parkering av olika typer av mikromobilitetsfordon



Plan för införande – alternativ 2

- Reglerat med parkeringsförbud på gångbanor i hela området från 1 oktober
 - Undantaget områden som idag är reglerade som gångfartsområden
- Utbyggnad av cirka 80 parkeringsplatser
 - Arbetet redan påbörjad
- Medan utbyggnad pågår:
 - Samnyttja befintliga cykelställ
 - Förutsättningarna för privat cykling försämras
 - Erbjuder ändå relativt god tillgänglighet på de viktigaste stråken
 - Begränsad tillgänglighet för tjänsten i övriga områden
 - Eventuell förstärkning med tillfälliga platser



Kontakt

Namn

shahriar.gorjifar@stadsmiljo.goteborg.se

markus.aarflot@stadsmiljo.goteborg.se

Stadsmiljöförvaltningen, Göteborgs Stad