

# Införande av parkeringsförbudet på gångbanor för elsparkcyklar

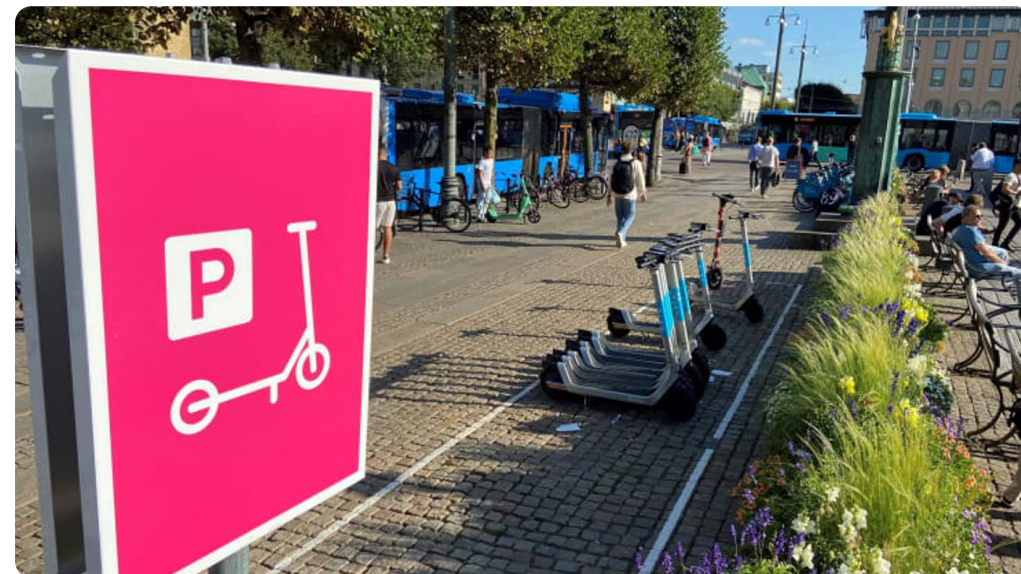
Shahriar Gorjifar  
Markus Aarflot

# 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 tillståndsperioden 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

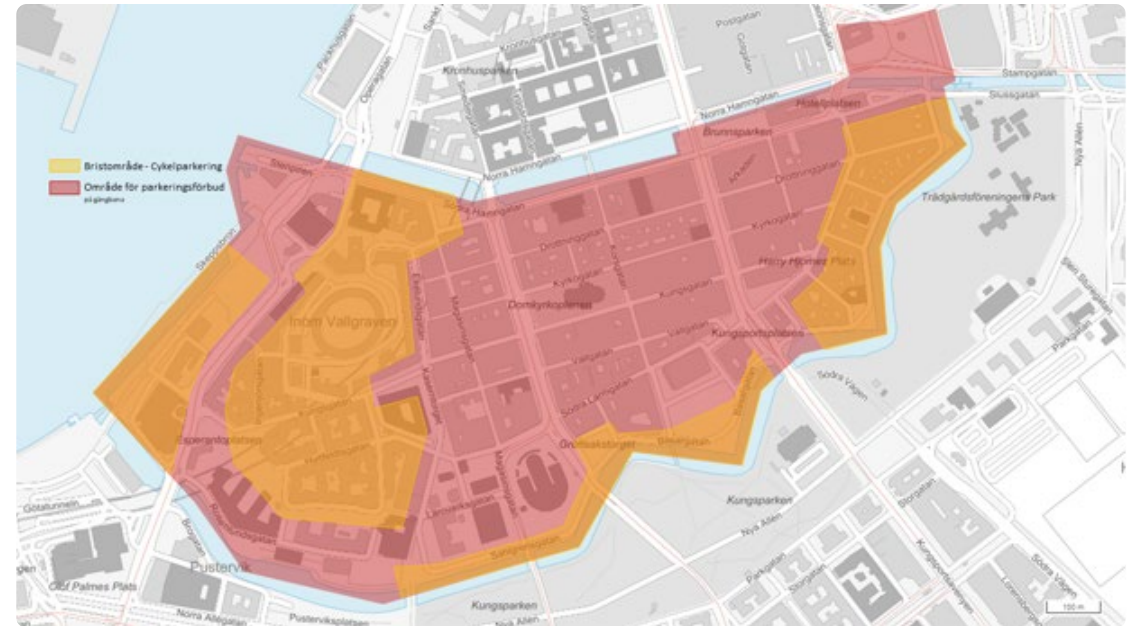
# Plan för införande – alternativ 2

- 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 gångytor
- 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**