

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2019-12-13

Diarienummer 7213/18

Handläggare

Malin Månsson/Trafikkontoret/GBGStad

Telefon: 031-368 26 07

E-post: malin.mansson@trafikkontoret.goteborg.se

Inventering av cykelparkeringar i anslutning till stadens verksamheter

Förslag till beslut

I trafiknämnden

1. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att förklara uppdraget *Inventering av cykelparkering i anslutning till stadens verksamheter* (KF 2018-11-22, § 11) för fullgjort.

Sammanfattning

Cykelparkeringar fyller funktionen att skapa tillgänglighet till målpunkter samt att koppla samman cykelvägnätet med det övriga trafiksystemet. Brister möjligheten att parkera säkert på viktiga platser såsom bostad, arbete och kollektivtrafik minskar också möjligheten att äga en cykel vilket är en förutsättning för ökat cyklande.

Trafiknämnden har fått i uppdrag att genomföra en inventering av cykelparkeringar i anslutning till stadens verksamheter (Kommunfullmäktiges Budget 2019). Som svar på uppdraget sammanställs resultat och slutsatser av inventeringar samt behovsanalyser av cykelparkering som har gjorts av de mest berörda kommunala bolagen och förvaltningarna - Förvaltnings AB Framtiden, HIGAB, Lokalnämnden, park- och naturförvaltningen och trafikkontoret.

Det kommunala fastighetsbolaget Förvaltnings AB Framtiden bedömer att kostnaderna för att bygga ut all cykelparkering i befintligt bestånd till nyproduktionens parkeringstal för cykel uppskattas till över 1,2 miljarder kronor. En utbyggnation i denna omfattning bedömer de varken realistisk eller önskvärd.

Lokalförvaltningen har genomfört en behovsinventering och åtgärdsanalys av säkra cykelparkeringar på samtliga fastigheter i lokalförvaltningens regi. Deras slutsats är att det finns stora brister vad gäller både omfattning och kvalitet på befintliga. Utbud och kvalitet skiljer sig dessutom stort mellan olika stadsdelar där exempelvis endast 58 procent av verksamhetslokalerna i stadsdelsförvaltningen (SDF) i Angered har cykelställ.

Higab har utifrån genomförda inventeringar kommit fram till att det i dagsläget finns tillräckligt med platser för cykelparkering men att kvaliteten i flera fall behöver förbättras.

Park- och naturförvaltningen har inte gjort någon inventering av cykelparkering då de ser att behovet av cykelparkeringar inom deras ansvarsområde redan hanteras.

Trafikkontoret gjorde inventeringar år 2015–2016 av befintliga cykelparkeringar på allmän plats och vid offentliga målpunkter i alla stadsdelar och delar av centrum för att identifiera var det fanns behov av ny, ytterligare eller bättre cykelparkering. Behoven som identifierades har i princip åtgärdats och kompletterande inventeringar av de mer centrala delarna gjordes under 2019 men har ännu inte analyserats.

Sammanfattningsvis så finns stora brister vad gäller cykelparkering vid stadens verksamheter som har inventerats av lokalförvaltningen samt vid de fastigheter som de kommunala bostadsbolagen (Förvaltnings AB Framtiden) ansvarar för.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Uppdraget berör inte finansiering av utbyggnaden av cykelparkeringar. Om cykelparkeringar ska byggas ut enligt de behov inventeringarna visar behöver finansieringen för berörda förvaltningar och bolag lösas. Trafiknämnden brukar årligen avsätta cirka två miljoner kronor till utbyggnad av cykelparkeringar.

Kostnaden för en utbyggnad av säkra cykelparkeringar på lokalförvaltningens fastigheter beräknas kosta cirka 445 miljoner kronor. Upprustningen av befintliga cykelparkeringar beräknas till en kostnad om cirka 30 miljoner kronor. Sammanlagda kostnaden för utbyggnad och upprustning blir cirka 475 miljoner kronor. Beloppen bygger på åtgärder för att uppnå nyproduktionens parkeringstal för cykel enligt *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad 2018*.

Vad gäller lokalförvaltningen bestånd ligger idag ansvaret för att beställa samt bekosta utveckling av befintliga miljöer enligt gällande gränsdragningslista på respektive hyresgäst. Lokalförvaltningens bedömning är att om det ska ske en satsning på cykelparkeringar i denna storleksordning så krävs en separat budget för detta. För effektiv hantering och samordning med andra fysiska åtgärder är det fördelaktigt om uppdrag och budget för genomförande läggs hos lokalförvaltningen som i så fall utför uppdraget i nära samarbete med kund. Då kostnaden för åtgärd på respektive fastighet inte är så stor är det driftsmedel (underhåll) som krävs och inte investeringsmedel.

För Förvaltnings AB Framtiden skulle kostnaderna för att bygga ut all cykelparkering i befintligt bestånd till nyproduktionens parkeringstal för cykel uppskattas till över 1,2 miljarder kronor.

Bedömning ur ekologisk dimension

Uppdraget att inventera cykelparkeringar har i sig ingen påverkan på miljön. Om inventeringarna i nästa steg leder till fler cykelparkeringar vid exempelvis arbete, skola, bostäder och kollektivtrafik bidrar det till att underlätta cykling och byte mellan cykel och kollektivtrafik. Cykling har små eller inga negativa effekter på miljön och kan därför bidra till att nå flera av stadens miljömål. En av åtgärdsstrategierna i *Göteborgs Stad Miljöprogram 2013–2020* är en *ökad andel hållbart resande*.

Göteborgs Stads handlingsplan för miljön 2018–2020 finns två åtgärder som har koppling till uppdraget; åtgärd 31 Skapa fler cykelparkeringar; och åtgärd 38 Gör det attraktivt och säkert att gå och cykla till skolor.

Bedömning ur social dimension

Uppdraget att inventera cykelparkering har i sig ingen direkt påverkan på barn, mångfald och jämställdhet. Men genom att göra inventeringar vid alla i princip alla kommunala verksamheter och en stor del av fastigheterna på ett likvärdigt sätt, oavsett geografiskt läge eller typ av verksamhet, ökar möjligheten att erbjuda likvärdiga cykelparkeringsmöjligheter överallt. Lokalförvaltningen inventering visade att tillgången till cykelparkering vid verksamheter och skolor skiljer sig mellan stadsdelarna. Tillgången till säkra cykelparkeringar vid framförallt bostäder, arbetsplatser och skola ökar möjligheter för fler att äga en cykel. Cykeln är ett möjligt färdmedel för många grupper, inklusive barn, då det är billigt att använda och samtidigt har relativt stor geografisk räckvidd. Cykling har dessutom positiva hälsoeffekter. *Jämlikhetsrapporten 2017 - Skillnader i och livsvillkor i Göteborg* visar på att det finns en koppling mellan låg inkomst och dålig hälsa och att då skapa förutsättningar för fler att äga en cykel oavsett var och hur man bor eller går i skola är viktigt.

Förhållande till styrande dokument

Staden har mål om att öka cyklingen i *Trafikstrategi för en nära storstad 2035* samt i *Cykelprogram för en nära storstad 2015–2025*. Cykelprogrammet beskriver vad som behöver göras för att nå målet om ökad cykling. Tillräckligt många cykelparkeringar vid relevanta målpunkter och bostäder som också är säkra och attraktiva har pekats ut som avgörande för att människor ska vilja ta cykeln och därmed för att nå målen om ökad cykling.

Stadens *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborg 2018* (Byggnadsnämnden 2018) styr antalet cykelparkeringar som måste byggas i samband med nybyggnation vid fastigheter och delvis hållplatser. Motsvarande krav finns inte för befintliga fastigheter.

Under åtgärd 31 Skapa fler cykelparkeringar, i Göteborgs Stads handlingsplan för miljön 2018–2020, pekas alla berörda kommunala bolag och förvaltningar ut som ansvariga för att bygga fler cykelparkeringar i tillräcklig omfattning och med god kvalitet på allmän plats, vid kollektivtrafik samt vid kommunens arbetsplatser, verksamheter och fastigheter. Inventeringarna av cykelparkering skulle kunna utgöra en grund för denna utbyggnad av cykelparkering.

Bilagor

1. Protokollsutdrag KF 2017-05-18 § 20 Motion av Axel Josefson (M) och Hampus Magnusson (M) om en inventering och plan för utbyggnaden av säkra cykelparkeringar (1242/16)
2. Handling 2017 nr 105 KF 2017-05-18 § 20 Motion av Axel Josefson (M) och Hampus Magnusson (M) om en inventering och plan för utbyggnaden av säkra cykelparkeringar (1242/16)
3. Förvaltnings AB Framtiden: Sammanställning av cykelparkeringsinventering i Framtidenkoncernen

4. Förvaltnings AB Framtiden: Bostads AB Poseidon – Säkra cykelparkeringar - Behovsinventering och utbyggnadsplan
5. Förvaltnings AB Framtiden: Bostadsbolaget - Behovsinventering och utbyggnadsplan för säkra cykelparkeringar
6. Förvaltnings AB Framtiden: Familjebostäder i Göteborg AB - Behovsinventering och utbyggnadsplan för säkra cykelparkeringar
7. Protokollsutdrag Lokalnämnden § 66 2019-04-23 Återrapportering av uppdrag – inventera behov och ta fram plan för utbyggnad av säkra cykelparkeringar (N230-0491/17)
8. Tjänsteutlåtande Lokalnämnden § 66 2019-04-23 Återrapportering av uppdrag – inventera behov och ta fram plan för utbyggnad av säkra cykelparkeringar (N230-0491/17)
9. Lokalförvaltningen (190422) Säkra cykelparkeringar - Behovsinventering och åtgärdsplan. Slutrapport
10. HIGAB 2019-09-19, § 14 Behovsinventering och utbyggnadsplan för säkra cykelparkeringar (Higab – dnr 0037/19)

Ärendet

Trafiknämnden har fått i uppdrag att genomföra en inventering av cykelparkeringar i anslutning till stadens verksamheter (Kommunfullmäktiges Budget 2019).

2017-05-18 fick alla kommunala nämnder och förvaltningar i uppdrag av kommunfullmäktige att *inventera behovet och ta fram en plan för utbyggnad av säkra cykelparkeringar utifrån trafikkontorets vägledning*. (§ 20 Dnr 1242/16) (KF 2017-05-18 § 20 Motion av Axel Josefson (M) och Hampus Magnusson (M) om en inventering och plan för utbyggnaden av säkra cykelparkeringar.). De inventeringar som gjorts inom detta uppdrag ligger till grund för svaret på kommunfullmäktiges uppdrag till trafiknämnden att inventera cykelparkeringar i anslutning till stadens verksamheter.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

Cykelprogram för en nära storstad 2015–2025 är en konkretisering av stadens trafikstrategi. Målsättningen är att trefaldiga antalet cykelresor till 2025, jämfört med 2011. För att nå målsättningarna slår man i cykelprogrammet fast att cykelparkeringar med god kapacitet och kvalitet är nödvändigt, och i många fall avgörande, för cykelinfrastrukturens attraktivitet. Cykelparkeringar fyller funktionen att skapa tillgänglighet till målpunkter samt att koppla samman cykelvägnätet med det övriga trafiksystemet, som till exempel kollektivtrafiken. Brister möjligheten att parkera säkert på viktiga platser såsom bostad, arbete och kollektivtrafik minskar också möjligheten att äga en cykel vilket är en förutsättning för ökat cyklande. Med det ökande antalet elcyklar och specialcyklar såsom lastcyklar ökar också behovet av säkra, trygga och väderskyddade cykelparkeringar.

Inventering av antal och standard på cykelparkeringar

Alla kommunala nämnder och förvaltningar fick år 2017 i uppdrag att ansvara för inventering och utbyggnadsplan av cykelparkering vid de fastigheter och verksamheter man har ett ansvar för. Trafikkontoret fick uppdraget att vägleda detta arbete.

Trafikkontoret tog fram råd, anvisningar och förslag på mallar som hjälp för inventering samt tips på hur lämpligt antal cykelparkering för framtida behov skulle kunna räknas ut baserat på parkeringstal vid nybyggnation i *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborg 2018*. Utbyggnadsplanen föreslogs att bygga på en successiv utbyggnad fram tills att parkeringstalen nås. Behovet av antal cykelparkeringar föreslogs också kunna utgå från exempelvis beläggingsgrad på eventuella befintliga cykelparkeringar. En bedömning av kvaliteten på befintliga parkeringar vad gäller ramlåsning, belysning och placering föreslogs också göras.

Här följer en sammanställning av resultaten och slutsatserna från inventeringarna från de mest berörda kommunala bolagen och förvaltningar: Förvaltnings AB Framtiden, HIGAB, Lokalförvaltningen, park- och naturförvaltningen och trafikkontoret. Inventeringarna har gjorts av respektive förvaltning och bolag som också har analyserat och själva gjort bedömningarna baserat på det uppdrag som kom från kommunfullmäktige i maj 2017.

Förvaltnings AB Framtiden (Framtiden)

Framtidenkoncernen är en fastighetskoncern som ingår i Göteborgs Stad och omfattar bostäder, fastighetsförvaltning, produktion av nya bostäder och störningsservice. År 2018 hade koncernen 72 760 lägenheter. Framtiden har genomfört inventering och analys av behov, enligt trafikkontorets mall, av en representativ del av befintligt bostadsbestånd. Arbetet har samordnats inom koncernen men utförts av respektive bolag – Bostads AB Poseidon, Bostadsbolaget, samt Familjebostäder i Göteborg AB. Rapporterna har sedan behandlats som ärenden i respektive styrelse. Gårdstensbostäder, koncernens minsta förvaltande bolag, har av tidsbrist inte kunnat genomföra inventeringen.

Framtiden stödjer utgångspunkten att möjligheter till stödsäkra cykelparkeringar i närhet till boende och målpunkter utgör en förutsättning för förändrade resvanor och göteborgarens möjligheter att välja cykel som naturligt färdmedel. Här behöver främst kvaliteten på befintliga cykelparkeringar succesivt förbättras. I förvaltningen bidrar bostadsbolagen redan idag till detta genom förstärkta låsåtgärder, rensning, städning, målning och bättre belysning för att öka attraktiviteten och tryggheten i gemensamma cykelrum och vid utvändiga gårdsparkering. För att hitta kostnadseffektiva och lyckade åtgärder på respektive plats genomförs dialogprocesser.

Kostnaderna för att bygga ut all cykelparkering i befintligt bestånd till nyproduktionens parkeringstal för cykel uppskattas till över 1,2 miljarder kronor.

Koncernens syn är att nyproduktionen, som i många fall sker i direkt anslutning till befintligt bestånd, kan ge förutsättningar för cykelservice, cykelförvaring, lastcykelpooler och dylikt som kommer befintligt bestånd och dess hyresgäster direkt till del.

I de centrala delarna och även andra områden med bostäder i kvarterstruktur är det trångt på innegårdar och runt bostadshusen. Det finns få outnyttjade ytor på tomtmark eftersom miljöhus, lektyta och planteringar delar på utrymmet. Framtiden menar att omvandling av befintliga bilparkeringsplatser till cykelparkering, framförallt i gaturummet och på allmän platsmark, skulle vara att föredra.

Framtiden bedömer därför att en utbyggnad i befintligt bestånd till nybyggnadskrav för cykelparkering varken är realistiskt eller önskvärt.

Lokalnämnden

Lokalnämnden ansvarar för att bygga, anpassa och förvalta lokaler och boenden för Göteborgs Stads verksamheter. Varje dag är 150 000 personer verksamma i skolor, förskolor, kontor och äldreboenden som de sköter om. Åtterrapporing av uppdrag – inventera behov och ta fram plan för utbyggnad av säkra cykelparkeringar har varit uppe i lokalnämnden (LN 2019-04-23 § 66) för information och beslut om att översända beslutet till trafiknämnden för vidare rapportering till kommunfullmäktige. Lokalförvaltningen har, under vägledning av trafikkontoret, genomfört en behovsinventering och åtgärdsanalys av säkra cykelparkeringar på samtliga fastigheter i lokalförvaltningens regi. Inventeringen avgränsades till de kommunalt ägda fastigheterna som förvaltas av lokalförvaltningen. De inhyrda objekten med privata fastighetsägare fick lägre prioritet eftersom lokalförvaltningen inte kan påverka utformningen av utemiljöerna vid dessa fastigheter. De kommunalt ägda bostadsbolagen har svarat på uppdraget med egna rapporter och därigenom täcks en stor del av de fastigheter in där lokalförvaltningen är mellanhyresvärd. Totalt inventerades 643 stycken fastigheter i samtliga stadsdelar.

Resultatet från inventeringarna jämfördes sedan med parkeringstalen för nybyggnation (*Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborg 2018*) för att definiera framtida behov.

Resultat av inventeringar

Av de 702 objekt som har inventerats har 64 procent av verksamhetslokalerna cykelställ och 47 procent bedöms ha behov av ytterligare cykelställ (se tabell 1). Det finns en stor variation mellan förvaltningarna – endast 58 procent av fastigheterna i stadsdelsförvaltningen (SDF) i Angered har cykelställ medan motsvarande siffra för SDF Örgryte Härlanda är 85 procent. Förutom antal cykelställ har även typ av ställ och belysning inventerats. Majoriteten (75 procent) av alla cykelställ har god belysning och endast 4 procent saknar belysning helt. En majoritet (65 procent) av ställen är dock framhjulsställ som i regel inte möjliggör ramlåsning vilket är önskvärt för att kunna låsa fast sin cykel.

Tabell 1: Andel av verksamhetslokalerna per förvaltning som har tillgång till cykelställ samt hur stor andel som har behov av ytterligare cykelställ jämfört med parkeringstalen för nybyggnation.

	Antal objekt	Har cykelställ	Behov av ytterligare
<i>Askim Frölunda Högsbo</i>	88	70 %	70 %
<i>Angered</i>	76	58 %	63 %
<i>Centrum</i>	24	75 %	58 %
<i>Lundby</i>	39	74 %	23 %
<i>Majorna-Linné</i>	44	61 %	45 %
<i>Norra Hisingen</i>	68	62 %	43 %
<i>Social Resurs</i>	12	50 %	58 %
<i>Utbildningsförvaltningen</i>	17	88 %	18 %
<i>Västra Göteborg</i>	91	80 %	49 %
<i>Västra Hisingen</i>	70	73 %	29 %
<i>Örgryte Härlanda</i>	52	85 %	71 %
<i>Östra Göteborg</i>	62	68 %	61 %
Totalt	702	64 %	47 %

Resultat per verksamhetstyp:

Förskolor

61 procent av förskolorna bedöms behöva nya eller ytterligare cykelparkering. Standarden på cykelställena varierar. 39 procent av ställen är framhjulsställ som är olämpliga. Det finns också ett behov av att ordna plats för barnvagnar, cykelkärror och lådcyklar.

Grund- och gymnasieskolor

Tillgången till säkra cykelparkeringar vid skolor varierar stort mellan olika stadsdelar beroende på omfattningen av nyare skolor som oftare har bra parkering. Äldre skolor har ofta dåliga och i vissa fall inga cykelparkeringar. Av samtliga skolor har 44% cykelställ som är säkra medan något fler skolor – 46% – har befintliga cykelställ som

rekommenderas att bytas ut. Hälften av skolorna har bedömts vara i behov av att utöka antalet cykelställ. Tillgången till cykelställ skiljer sig mellan stadsdelsförvaltningarna. I Angered hade endast 58% av de inventerade fastigheterna tillgång till cykelparkeringar, vilket också märktes under inventeringarna då flertalet av skolorna där helt saknade cykelställ.

Äldreboende

De allra flesta äldreboenden har cykelparkeringar. I de flesta fall finns det gott om platser eftersom det är många som jobbar där eller kommer på besök. Äldreboenden bedrivs ofta i äldre fastigheter och med äldre cykelparkeringar där skicket ofta är undermåligt. 57 procent av fastigheterna har cykelställ som rekommenderas att bytas ut, delvis på grund av den höga andelen framhjulsställ som ofta var i mycket dåligt skick.

Boende med särskild service (BMSS)

En stor del av boenden bedrivs i relativt nybyggda fastigheter men trots det är det inte alltid att det finns tillgång till cykelparkeringar. Brukare som vistas och bor vid de olika boendena har olika sysselsättningsgrad och behov, vilket gör att cykelanvändningen varierar från boende till boende. 63 procent av fastigheterna är i behov av nya eller fler cykelparkeringsplatser. Ofta finns förråd i anslutning till fastigheten där cyklar möjligen förvaras – dessa finns inte medräknade i inventeringen men behöver tas hänsyn till vid en eventuell utbyggnad. Av de cykelställ som finns är 43 procent av god kvalitet. Det upplevs dock att det finns ett behov av att säkert kunna parkera större cyklar såsom lådcyklar eller trehjulingar.

Övriga boenden

I övriga boenden ingår bland annat alternativboenden och korttidsboenden för unga eller missbrukare. Verksamheterna är ofta mindre än BMSS och bedrivs vanligtvis i äldre fastigheter i exempelvis en villa i ett bostadskvarter. Tillgång till cykelparkeringar är dålig. Majoriteten (64 procent) av verksamheterna har bedömts vara i behov av ett utökad antal platser. I de fall cykelparkeringar finns är de ofta i dåligt skick.

Övriga verksamheter

Dessa verksamheter är ofta små och av varierande karaktär. Det kan bland annat vara en parkstuga, ett kontor eller en daglig verksamhet. Cirka två tredjedelar av verksamheterna saknade cykelställ helt av de fastigheter som har cykelställ är det ofta i form av framhjulsställ (55 procent). Variationen inom den här kategorin är stor – vissa verksamheter har 1000 besökare medan andra inte ens är igång dagligen. Det här bör tas i åtanke vid eventuell planering av ny cykelparkering.

Resultat och slutsatser från lokalförvaltningen

Lokalförvaltningen gör en jämförelse mellan befintlig cykelparkering och en uppskattning av antalet cykelparkeringar enligt parkeringstalen för cykel vid nybyggnation i *Göteborgs Stads Riktlinjer för mobilitet och parkering* och kommer fram till att cirka 68 000 platser skulle behöva tillföras för att uppfylla behovet. Av dessa bedöms lite mer än hälften vara så kallade långtidsparkeringar som bör ha väderskydd. Inventeringen visade att de allra flesta av lokalförvaltningens verksamheter inte når upp till de krav på cykelparkeringar som finns. Utöver utbyggnadsbehovet finns också ett stort upprustningsbehov av befintliga cykelställ. Det finns en tydlig skillnad mellan nyetablerade fastigheter och äldre fastigheter som ofta har sämre cykelparkeringar både

vad gäller antal och kvalitet. Viktigt att tänka på vid nyetableringar framöver är att komplettera ställen med väderskydd samt att inte placera ställen för tätt vilket ofta är fallet idag.

Tabell 2: Utbyggnadsbehovet av parkeringsplatser enligt parkeringstal för nybyggnation uppdelat efter verksamhetstyp

Verksamhetstyp	Befintligt antal platser	Rekommenderat antal platser enligt parkeringstal	Behov av tillkommande platser enligt parkeringstal
<i>Förskolor</i>	1946	28 051	26 105
<i>Skolor</i>	7600	40 580	32 980
<i>Gymnasium</i>	695	3264	2569
<i>Äldreboende</i>	767	1869	1102
<i>BMSS</i>	263	1120	857
<i>Övriga boenden</i>	143	440	297
<i>Övrig verksamhet</i>	461	4731	4270
Totalt	11 875	80 055	68 180

Av lokalförvaltningens resultat framgår att det baserat på parkeringstalen för nybyggnation krävs omfattande åtgärder i storleksordningen 475 miljoner kronor varav cirka 30 miljoner kronor beräknas för upprustningen av befintliga cykelparkeringar. En relativt stor del av kostnaden är för väderskydd på de cykelparkeringar som bedömts som långtidsparkering. På grund av de omfattande kostnaderna och det stora antalet cykelparkeringar, konkurrensen om ytor samt resursbrist bedömer lokalförvaltningen att det i nuläget är svårt att uppnå cykelparkeringstalen (för nybyggnation) vid befintliga fastigheter. Idag saknas på många ställen ytor till cykelparkering, inte minst om hänsyn tas till barnens friyta och andra kvaliteter på förskole- och skolgårdar. Det finns här även ett behov av att se över möjligheterna till samnyttjande mellan olika markägareaktörer.

Alternativa lösningar till den utbyggnad som föreslås bör, enligt lokalförvaltningen, ses över. Ett sätt som föreslås är att omvandla nuvarande bilparkeringar vid fastigheterna till cykelparkeringar. Detta måste ske i samråd med verksamheterna.

En bit på vägen mot att förbättra cykelmöjligheterna är att se till att vid nybyggnationer bygga rekommenderat antal cykelplatser, vilket är fallet då det är kravställt i lokalförvaltningens tekniska krav och anvisningar. Lokalförvaltningen föreslår också att de kan arbeta för att cykelparkeringarna vid fastigheter som genomgår andra renoveringar ses över för att nå upp till riktlinjerna. För övrigt är ett lämpligt första steg att rusta upp de cykelparkeringar som redan finns, eftersträva ständiga förbättringar av befintliga ställ och ersätta med de med högre säkerhet och användarvänlighet. För att utöka antalet cykelställ krävs det enligt gällande ansvarsfördelning att hyresgästernas respektive förvaltning bedömer behovet samt bekostar utbyggnaden. För ett effektivt genomförande skulle det vara fördelaktigt om lokalförvaltningen fick ett generellt uppdrag att genomföra utbyggnationen tillsammans med en utökad budget, och på så sätt samordnat och strukturerat kan genomföra åtgärdsplanen.

Higab

Higab är ett fastighetsbolag som ägs av Göteborgs Stad och som förvaltar ett stort antal fastigheter med verksamheter av olika slag såsom kontor, industri, arenor, idrottsanläggningar, ateljéer, utbildningslokaler, samlingslokaler med flera. Higab är ett fastighetsbolag och anser sig inte aktivt arbeta med frågan kring cykelparkeringar i staden

men är generellt positiva till att det anordnas fler och säkra cykelparkeringar på i första hand allmän platsmark i anslutning till relevanta fastigheter. Särskilt viktigt ser de att även behovet av att parkera och ladda lastcyklar tas med i samband med en utbyggnad.

Inventeringen har genomförts mellan november 2018 till maj 2019. Vid flera av fastigheterna har Higab begränsade möjligheter att tillskapa säkra cykelparkeringar då marken runt de aktuella fastigheterna i många fall utgörs av allmän platsmark som Higab saknar rådighet över och där det finns begränsningar för vilken typ av cykelförvaring som är tillåtet att bygga.

Resultatet från inventeringarna har sedan jämförts med cykelparkeringstalen i Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov 2011 då den nyare ”Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad” innebär ett lite mer komplicerat sätt att räkna ut parkeringstal för verksamheter.

Den genomförda inventeringen visar att det i dagsläget finns tillräckligt med platser. Även den förnyade mätningen som genomfördes på ett antal fastigheter under maj månad visade att tillgången på platser var större än efterfrågan. Higab bedömer därför att det inte finns behov av att i närtid utöka antalet platser utan att istället förbättra nuvarande platser där ramlåsning saknas, se över skyltning, belysning och placering av befintliga parkeringsplatser.

I steg två kommer en utbyggnad av säkra cykelparkeringar att genomföras vid önskemål från hyresgästerna och om behov finns. I första hand torde detta vara i centrala lägen där allmän platsmark omgärdar fastigheten och det således är trafikkontoret som ansvarar för utbyggnaden då Higab inte har rätt att bygga på allmän platsmark.

Park och naturförvaltningen

Park- och naturförvaltningen bedömer att anläggningar inom deras förvaltningsansvar som har behov av cykelparkeringar främst är friluftsbad, några större utflyktslekplatser samt vid entrépunkterna till ett fåtal park- och naturområden, till exempel Trädgårdsföreningen. Park- och naturförvaltningen ansvarar själva för planering, byggnation och drift och underhåll för dess cykelparkeringar. Förvaltningen bedömer att det finns behov av fler cykelparkeringar vid några av friluftsbaden, och att de regelbundet arbetar för att åtgärda dessa brister.

För övriga anläggningar som park- och naturförvaltningen ansvarar för bedöms, utifrån erfarenheter, att cykelparkeringar används i liten utsträckning. I större parkområden, som till exempel Slottsskogen, tar besökarna istället med sig cyklarna in i och runt i parken.

De flesta cykelparkeringar som finns på park- och naturförvaltningens mark har initierats av trafikkontoret och förvaltas också i flera fall av trafikkontoret.

Utifrån att de ser att behovet av cykelparkeringar inom deras ansvarsområde redan hanteras har park- och naturförvaltningen inte gjort någon inventering av cykelparkering och frågan har inte behandlats i park- och naturnämnden.

Trafiknämnden

Trafiknämnden ansvarar för cykelparkeringar på allmän plats och vid hållplatser på det kommunala vägnätet. Trafikkontoret gjorde inventeringar år 2015-2016 av befintliga cykelparkeringar på allmän plats och vid offentliga målpunkter i alla stadsdelar och delar av centrum för att identifiera var det fanns behov av ytterligare eller bättre cykelparkering

samt identifierar platser som saknar cykelparkering. Trafikkontoret bygger årligen ungefär 500 cykelparkeringar samt ytterligare cykelparkering vid hållplatser tillsammans med Västtrafik. I princip alla cykelparkeringsbehov som identifierades i ovannämnda inventering har åtgärdats. 2019 har en inventering för att identifiera cykelparkeringsbehovet i centrum och centrala Hisingen genomförts. Behovsanalysen är inte klar men utbyggnaden av cykelparkering fortsätter.

Förutom vanliga cykelparkeringar planeras säkrare cykelparkering i anläggning i samband med kommande Västlänkenstationer och vid Gamlestadens resecentrum.

I de fall andra förvaltningars och bolags inventeringar visat att ett eventuellt behov av cykelparkeringar skulle hamna inom trafiknämndens förvaltningsområde tar trafikkontoret med det i framtida bedömning och utbyggnadsplan.

Förvaltningens bedömning

Inventeringarna visar att det finns stora brister både vad gäller antal och kvalitet på cykelparkeringar vid stadens verksamheter som har inventerats av lokalförvaltningen samt vid de fastigheter som de kommunala bostadsbolagen (Förvaltnings AB Framtiden) ansvarar för. Behovet av bra, säkra och ofta väderskyddade cykelparkeringar har också ökat med det ökande antalet elcyklar och specialcyklar såsom lastcyklar.

Vad gäller lokalförvaltningens inventering av cykelparkering så visar den att det är en stor variation mellan förvaltningarna där SDF Angered har lägst andel fastigheter med cykelparkeringar och SDF Örgryte Härlanda har högst andel. Detta kan sättas i relation med färdmedelandelarna för cykel som också visar att cykelandelen är relativt hög i Örgryte Härlanda och relativt låg i Angered. Störst skillnad mellan stadsdelarna var tillgången till cykelparkering vid grund- och gymnasieskolor. Anledningarna till skillnaderna i cyklande mellan stadsdelarna är många men tillgången till cykelparkering vid verksamheter (och även bostäder) bör ha en jämnare fördelning mellan stadsdelsförvaltningarna eftersom det utgör en pusselbit för att möjliggöra cyklande. För att öka cyklandet i stadsdelar med låg cykelandel behövs mer än cykelställ. Det kan handla om tillgången till en cykel, cykelkunighet, synen på cykling med mera.

Både Förvaltnings AB Framtiden och lokalförvaltningen bedömer att det inte är realistisk att bygga ut cykelparkering till den nivå som gäller vid nybyggnation (*Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborg 2018*). Förslagsvis kan utbyggnationen per fastighet göras stegvis och en bedömning utifrån faktiskt behov i dagsläget behöver göras – även om det är lämpligt att ta höjd för en viss ökning av cyklingen. Att jämma ut skillnaderna och uppnå en miniminivå skulle kunna vara ett första steg.

Utifrån att de mest relevanta kommunala fastighetsbolagen (Higab och Förvaltnings AB Framtiden) och förvaltningarna som ansvarar för cykelparkering (lokalförvaltningen och trafikkontoret) har genomfört inventeringar av cykelparkering inom sina ansvarsområden, bedömer trafikkontoret att uppdraget är fullgjort.

Kerstin Elias

Nils-Gunnar Ernstson

Avdelningschef

T.f. Trafikdirektör

