

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2023-06-12

Diarienummer SMF-2023-00283

Handläggare: Shahriar Gorjifar

Telefon: 031-368 23 21

E-post: shahriar.gorjifar@stadsmiljo.goteborg.se

Parkeringsförbud för elsparkcyklar på gångbana

Förslag till beslut

I stadsmiljönämnden

Stadsmiljönämnden förklarar följande uppdrag (SMN 2023-03-30: § 64) fullgjorda:

- 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.

Sammanfattning

Trafiknämnden uppdrog den 2022-08-25 trafikkontoret att besluta om ett tillfälligt undantag från parkeringsförbudet på gångbanor fram till den 1 april 2023 (TN 2022-08-25: § 265). Stadsmiljöförvaltningen beslutade i mars 2023 om ett förlängt undantag till den 30 september 2023. Därefter beslutade stadsmiljönämnden att stadsmiljöförvaltningen ska ta fram en plan för införandet av parkeringsförbud (SMN 2023-03-30: § 64).

Stadsmiljöförvaltningen har tagit fram en plan för ordnad parkering i Göteborg. Planen innehåller principer för gång- och cykelbanor som ska undantas från parkeringsförbud samt av principer för ordnandet av parkering. Planen anger att det nu tillfälliga undantaget inte förlängs för områdena Inom Vallgraven och Drottningtorget den 1 oktober 2023 och att parkeringsförbud därmed införs i Göteborg. För övriga staden lägger planen fast att reglerad parkering ska utvidgas område för område och att varje område ska detaljplaneras enligt planeringsprinciperna.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Med anledning av den begränsade cykelparkeringskapaciteten och behovet av tillförd parkering med ett parkeringsförbud kommer uppskattningsvis minst 80 parkeringsplatser för delad mikromobilitet byggas i området Inom Vallgraven och Drottningtorget för att uppnå en tillämpning efter gällande strategier och budgetuppdrag. Det innebär en kostnad under 2024 på cirka 8–12 miljoner kronor. Förslaget innebär att befintlig cykelparkering Inom Vallgraven, innan parkering för mikromobilitet är utbyggd, används över sin kapacitet och kommer innebära samhällsekonomiska kostnader för försämrad

tillgänglighet för cykeltrafik och delad mikromobilitet. Vidare innebär förslaget en ökad kostnad för parkeringsövervakning, en kostnad som är större tills parkeringsplatser har byggts ut. Kostnaden består av resurser för fordonsflytt och lagerhållning av flyttade fordon.

Bedömning ur ekologisk dimension

Förslaget innebär att befintlig cykelparkering Inom Vallgraven används över sin kapacitet och kommer, åtminstone till en början, innebära en minskad attraktivitet i användningen av cykel och tjänsten för delad mikromobilitet och därmed en försämring av de ekologiska fördelarna av cykeltrafik och minskat ekologiskt målbidrag av delad mikromobilitet.

Bedömning ur social dimension

Förslaget innebär att friflytande parkering för delad mikromobilitet Inom Vallgraven inte längre kommer att vara tillåtet. Gångbanor kommer i större utsträckning att vara frigjorda från elsparkcyklar och tillgängliga för gående och personer med funktionshinder. Ett införande enligt förslaget skulle också innebära att tjänsternas tillgänglighet i områden utanför de mest centrala stadsdelarna bibehålls och därmed ett positivt bidrag till ett tillgängligt transportsystem.

Bilagor

1. Plan för ordnad parkering av delad mikromobilitet
2. Undantag från införande av lagen om parkeringsförbud elsparkcyklar på gång- och cykelbanor i Göteborg (2023-03-30: § 64)
3. Ny lag om förbud mot elsparkcyklar att parkera på gång- och cykelbana. (TN 2022-08-25: § 15)
4. Förordning om ändring i trafikförordningen 1998.1276 SFS 2022.905
5. SFS 2022.1369

Ärendet

Trafiknämnden uppdrog den 2022-08-25 trafikkontoret att besluta om ett tillfälligt undantag från parkeringsförbudet på gångbanor fram till den 1 april 2023 (TN 2022-08-25: § 15). Stadsmiljöförvaltningen beslutade i mars 2023 om ett förlängt undantag till den 30 september 2023. Stadsmiljönämnden beslutade i mars 2023 att stadsmiljöförvaltningen ska ta fram en handlingsplan för införandet av parkeringsförbud på gångbanor i Göteborg, med motivering om vilka gångbanor som ska undantas (2023-03-30: §64).

Beskrivning av ärendet

Göteborgs Stad har övervägt olika alternativ i syfte att föreslå det mest ändamålsenliga tillvägagångssättet i planen för införande av parkeringsförbud enligt uppdraget. Ett möjligt alternativ är ingen reglerad parkering, alltså ett fortsatt undantag i hela kommunen (att reglera parkering innebär i det här sammanhanget att all delad mikromobilitet måste påbörja och avsluta sin resa vid en cykelparkering eller utmärkt parkering för elsparkcykel i det reglerade området). Stadsmiljöförvaltningen har själva föreslagit den typen av reglering i en övergångsperiod i syfte att inte belamra cykelparkering men bibehålla tillgängligheten i tjänsten för delad mikromobilitet medan parkeringskapacitet byggs ut.

Med anledning av stadsmiljönämndens beslut har förvaltningen dock valt att fokusera på att analysera planer som innebär reglerad parkering från och med 1 oktober. Det har resulterat i två alternativ: ett införande i hela Göteborg eller ett succesivt införande med start Inom Vallgraven samt på Drottningtorget.

Ett införande av reglerad parkering bedöms ha störst påverkan på framframförallt tre faktorer: cykel som transportslag, delad mikromobilitet som tjänst, och förvaltningens organisation.

Reglerad parkering i hela Göteborg

Reglerad parkering i hela Göteborg kommer att ha en signifikant effekt på Göteborgs Stads offentliga cykelparkering. Det finns totalt cirka 11 500 offentliga cykelparkering i centrala Göteborg, samtidigt som tillstånd har beviljats för 5 000 fordon i Göteborgs Stads centrumzon och som flest 1 340 fordon i övriga Göteborg. Om parkeringsförbudet införs i sin helhet så kommer alla fordon att hänvisas till den offentliga cykelparkeringen, med undantag från ett mindre antal dedikerade platser i innerstaden. Bedömningen är att det i dagsläget inte finns tillräcklig ledig kapacitet i befintliga cykelparkeringar för privatägda cyklar. Detta begränsar självklart tjänsternas tillgänglighet, men innebär också att delade elsparkcyklar riskerar att minska möjligheten till – och i flera områden omöjliggöra – cykelparkering. Parkeringsförbudet har tidigare införts i de större städerna Malmö och Stockholm, där Stockholm har en mycket större grundkapacitet och tillväxttakt i cykelparkeringar än Göteborg och där Malmö har en liknande kapacitet som Göteborg. I Malmö blev konsekvensen av parkeringsförbudet överfulla cykelparkeringar. Malmö hade dock beslutat att bygga ut 100 dedikerade parkeringar för elsparkcyklar i centrala Malmö, och det minskade kapacitetsbristen i cykelparkeringarna kring dessa.

Förvaltningen jobbar för närvarande med ett kommunfullmäktigeuppdrag om att skapa fler säkra cykelparkeringar, ett uppdrag vars behov kommer att motverkas med ett infört parkeringsförbud. Cykel är också ett tydligt prioriterat färdssätt i Göteborgs Stads styrdokument, där vikten av att främja cykling i arbetet med en hållbar omställning av

transporterna tydligt poängteras. Ett införande av reglering i hela kommunen skulle troligtvis ha en signifikant negativ inverkan på dessa övergripande prioriteringar.

Stadsmiljöförvaltningen strävar efter mer ordning av tjänsten för delade elsparkcyklar, men är samtidigt också mån om att bevara tillgängligheten till tjänsterna för invånarna. Reglerad parkering i hela Göteborg skulle kunna resultera i ökat missnöje bland både användare och icke användare av tjänsterna, eftersom det kommer att uppstå konkurrens om en begränsad kapacitet i cykelparkeringar mellan cyklister och elsparkcykelanvändare. Bristen på cykelparkering kommer att vara mest framträdande vid viktiga målpunkter där efterfrågan är störst, ett behov som speglas av elsparkcyklar. Vidare finns det flera kvarter i centrala Göteborg som inte har cykelparkering på allmän plats och även utanför centrala Göteborg är detta ett problem då det i många områden helt saknas cykelparkering i dagsläget. När parkering enbart tillåts vid cykelparkering eller på utmarkerade platser för delad mikromobilitet skapas stora områden i Göteborg där tjänsterna blir oanvändbara. Parkeringsförbud på gångbanor påverkar därför inte enbart cykel utan också tjänsten delad mikromobilitet.

Mer ordnad parkering för delade elsparkcyklar och en mer attraktiv stadsmiljö är förväntade effekter av reglerad parkering, men det förutsätter god kapacitet i den ordnade parkeringen. Stadsmiljöförvaltningen saknar idag kunskap om hur det generella intrycket i stadsmiljön kan komma att upplevas efter införandet av parkeringsförbudet om elsparkcyklar enbart hänvisas till cykelparkeringar i Göteborg. Erfarenheter från andra städer visar att ansamlingar av elsparkcyklar vid cykelparkeringar i attraktiva lägen skulle kunna skapa ett stökigare intryck. Det är därför osäkert om ett parkeringsförbud kommer skapa mer eller mindre ordning i stadsmiljön. Utfallet kommer att bero på antalet parkeringsplatser samt hur tätt dessa är placerade, vilket gör det svårt att bedöma kvalitativt för hela Göteborg.

Parkeringsförbud i hela Göteborg bedöms ha en betydande påverkan på Göteborgs Stads parkeringsövervakning. Promemorian med ursprunget till förändringen i lagstiftning beskrev målet med förbudet och hur det är tänkt att implementeras. Där framgår det att en förutsättning för förbudet är att: *”de berörda myndigheterna upprätthåller förbudet. I praktiken innebär det främst att kommunala myndigheter flyttar de elsparkcyklar som är uppställda i strid med förbudet”,* samtidigt som man också poängterar att det får *”förutsättas att kommunerna och uthyrningsföretagen samarbetar för att åstadkomma en lösning som inte innebär att den kommunala myndigheten mer eller mindre dagligen behöver flytta ett stort antal fordon.”*

I promemorian är antagandet att elsparkcyklarna med hjälp av geostaket ska ledas till befintlig ledig kapacitet i offentliga cykelparkering för att undvika en situation som kräver många fordonsflytt. Men teknologin bakom geostaket är inte så precis och pålitlig i praktiken som det antas i underlaget, samtidigt som det i Göteborg saknas en ledig kapacitet i offentliga cykelparkering. Om parkeringsförbud på gångbana ska tillämpas i hela Göteborg kommer Göteborgs Stad därför behöva flytta på ett stort antal fordon dagligen. I Malmö och Stockholm, som antingen har byggt ut mer parkering eller har god kapacitet för cykelparkering, har det ändå flyttats mer än 1000 fordon per månad sedan parkeringsförbudet infördes. Det innebär ett antal ekonomiska och personella konsekvenser för Göteborgs Stads arbete med parkeringsövervakning och fordonsflytt.

I och med ett parkeringsförbud på gångbanor blir det inte, till skillnad från idag, möjligt att flytta fordon från en olämplig position till en mer lämplig position på samma område. Fordonsflytten kommer därför i majoriteten av fallen att behöva vara långflytt, från den felparkerade platsen till förvaltningens egen uppställningsplats. Långflytt kräver mer resurser än kortflytt, och med nuvarande upplägg där Göteborgs Stad har samma avgift för både kort- och långflytt så skulle många långflytt innebära en kostnad för förvaltningen. Flyttavgiften går att ändra, men under tiden en justering genomförs kvarstår kostnaden. I dagsläget saknar förvaltningen dessutom en lämplig uppställningsplats och jobbar med att hitta lämpliga ytor för detta. Utan tillgång till en sådan yta kommer det inte att vara möjligt att arbeta med långflytt. Det administrativa arbetet kring hanteringen av kontakterna med respektive företag bedöms öka, eftersom företagen ofta ifrågasätter förvaltningars beslut om fordonsflytt, och hanteringen av den processen kommer belasta stadsmiljöförvaltningens resurser utöver befintlig verksamhet. Även samverkan med företagen och näringslivsklimatet bedöms påverka negativt av ett parkeringsförbud i hela Göteborg. Slutligen kommer den tid som Göteborgs Stads parkeringsvakter lägger på flytt av elsparkcyklar tas från arbetet med parkeringsövervakning för bilar, och kommer därmed att leda till minskade intäkter från felparkeringsavgifter.

Vid ett skyndsamt införande av reglerad parkering i hela Göteborg kommer förvaltningen också att få frånga det systematiska arbetet som inletts och börja agera reaktivt i utbyggnaden av parkeringsplatser. Vid införande av reglerad parkering i hela kommunen kommer andra arbetsuppgifter att behöva prioriteras ned för att kunna bygga ut parkeringsinfrastruktur. Det är ett ineffektivt arbetssätt som också gör det svårare att styra uthyrningsverksamheten så att det kompletterar Göteborgs Stads transportsystem på bästa sätt.

Slutligen har Göteborg Stad, tillsammans med Malmö och Stockholm, analyserat införandet av reglerad parkering. Det konstateras att parkeringsförbudet hade negativa effekter på nyttjandegraden och lämnade fler fordon oanvända jämfört med införandet av maxantal som reglering, vilket istället höjde nyttjandegraden för fordonen. Analysen visar att ett stationsbaserat system kan vara lämpligt att införa, men det är avgörande hur det införs. För ett bra införande av reglerad parkering bör god parkeringsinfrastruktur vara utbyggd antingen i form av cykelparkeringar eller dedikerad parkering för delad mikromobilitet. Ett parkeringsförbud i hela kommunen utan parkeringar sker på bekostnad av cykel som färdmedel samt den delade mikromobilitetens bidrag till strategiska mål.

Reglerad parkering Inom Vallgraven och Drottningtorget

Reglering av parkering av delad mikromobilitet Inom Vallgraven och Drottningtorget skulle leda till liknande effekter som ett införande av en reglerad parkering i hela Göteborg, men i avsevärt mindre omfattning. Det skulle ge förvaltningen, användarna och företagen får möjlighet att anpassa sig till den nya regleringen. Samtidigt används regleringen i de delarna i Göteborg som har de största gångflödena och störst behov av ordnad parkering, och gynnar därför en stor grupp gångtrafikanter trots en relativt begränsat geografisk omfattning.

Förslaget innebär troligtvis att ingen ny ordnad parkering kommer att finnas i området till den 1 oktober, dessa kommer att byggas ut successivt framöver. Den största negativa förändringen kommer att vara för användarna och företagen som erbjuder tjänsterna.

Tillgängligheten för tjänsterna kommer att minska på viktiga stråk med införande av ett parkeringsförbud på gångbanor eftersom det finns ett begränsat antal cykelparkeringar Inom Vallgraven. Det kommer dessutom att finnas områden Inom Vallgraven (Kungshöjd, Otterhällan och en del stråk längs kanalen) där det inte går att använda tjänsten som det är tänkt eftersom cykelparkeringar saknas. Företagen kommer också att ha högre omkostnader där då de behöver flytta på fler dåligt parkerade fordon och troligen också betala mer i avgift för fordonsflytt.

Alternativet leder till negativa konsekvenser för cyklister när den begränsade cykelparkeringskapaciteten Inom Vallgraven upptas av elsparkcyklar. Samtidigt accelereras arbetet med att få fram parkeringsinfrastruktur för delad mikromobilitet, vilket sedan kommer att kunna samnyttjas av cyklister, så det finns potential för positiva konsekvenser på längre sikt. Regleringen kommer troligen också att upplevas som positiv av gångtrafikanter som uppskattar att färre fordon är i vägen på gångbanor.

Förutsättningarna för förvaltningens arbete med delad mikromobilitet kommer att påverkas relativt lite med detta alternativ. Fordonsflytten kan förmodas öka något, likaså ärenden från allmänheten. Men dessa förändringar uppskattas bli marginella. Resurser kommer dock att få omfördelas internt inom förvaltningen för att kunna accelerera arbetet med att få fram lämpliga parkeringsplatser för delad mikromobilitet. Generellt sett är påverkan mindre med ett mindre införandeområde och därmed också mer hanterbart, samtidigt som det gör det möjligt att införa ett parkeringsförbud på gångbanor.

Utökning av reglerade områden framöver

Under arbetets gång har det visat sig vara svårt att ta fram generella principer för bedömning om ett givet område ska regleras med parkeringsförbud eller inte. Viktiga parametrar som behöver beaktas i bedömningen är exempelvis gatustruktur, tillgång till möbleringszoner, antal befintliga cykelparkeringar och bredden på gångbanor, men dessa påverkas samtidigt av faktorer som platsens syfte, typ av resor samt typ och placering av målpunkter. Det är en komplicerad helhetsbedömning som innefattar många olika faktorer som ska balanseras mot varandra och därför bör göras område för område.

Förvaltningen kommer att fortsätta jobba för att på ett ordnat sätt kunna utöka antalet områden med reglerad parkering genom införande i områden som bedöms ha det behovet. Ambitionen är att fortsätta att genomföra likvärdiga analyser som den som presenteras i förvaltningens rapport, område för område, och arbetsgången planeras att arbeta radiallyt utåt från centrum och att prioritera områden som i dagsläget har undermålig infrastruktur.

Förvaltningens bedömning

Sammantaget bedöms alternativet med en reglerad parkering i hela Göteborg för elsparkcyklar som ett mindre lämpligt alternativt på grund av den omfattande påverkan det får på Göteborgs begränsade antal cykelparkeringar, parkeringsövervakningen, förvaltningens arbete med att bygga ut parkeringsplatser samt ärendehantering. På lång sikt är det dock önskvärt med reglerad parkering i delar av Göteborg eftersom det möjliggör en så ändamålsenlig och målöverensstämmande utformning av delad mikromobilitet som möjligt. Med rätt utformning ges också möjlighet att frigöra torg och gångytor för att Göteborgs Stad ska kunna uppnå befintliga mål om gång och attraktiv stadsmiljö. Stadsmiljöförvaltningen ser därför vikten av att studera varje område separat i införandet för att säkerställa god stadsmiljö och funktioner enligt prioriterade strategier.

Stadsmiljöförvaltningen har sedan tidigare arbetat med en plan för införandet av parkeringsförbud Inom Vallgraven samt på Drottningtorget. Det arbetet har nu fått färdigställas tidigare och innehållet har modifierats med hänsyn till nämndens beslut, och presenteras i "Plan för ordnad parkering av delad mikromobilitet". Förvaltningen bedömer efter genomförd analys att det mest lämpliga alternativet är att reglera parkeringen enligt planen till den 1 oktober och att parallellt påbörja utbyggnaden av parkeringsplatser för delad mikromobilitet i enlighet med planen. Datumet den 1 oktober 2023 har satts med hänsyn till att uppdraget om handlingsplan för parkeringsförbud beslutades efter att stadsmiljöförvaltningen redan hade beslutat om att förlänga tillåtandet av parkering på gångbanor med 6 månader till den 30 september.

Fram till att lämplig parkeringsinfrastruktur är utbyggd inom området kommer det att under en period finnas negativa konsekvenser för cyklister, användare av tjänsterna och företagen. På längre sikt finns det potential för förbättringar för cyklister, eftersom utbyggd infrastruktur kommer att kunna samnyttjas för cyklar. Med en skyndsam utbyggnad av parkeringsplatser i en relativt begränsad skala bedöms konsekvenserna bli hanterbara. Ett införande i hela Göteborg skulle däremot innebära omfattande negativa konsekvenser, samtidigt som det i dagsläget inte är möjligt att uppskatta tiden det skulle ta att bygga ut parkeringskapaciteten i hela Göteborg. Ett parkeringsförbud i hela Göteborg riskerar därmed att försämra förutsättningarna för cykling i flera år framöver, samtidigt som de delade tjänsterna skulle tappa mycket av sin användbarhet.

Avdelningschef

Jenny Olsson

Direktör

Anders Ramsby