

Styrelsehandling 13

Utfärdat 17-02-03
Diarienummer 241-15

Marknad och Affärsutveckling
Maria Holmberg
Telefon 031-774 37 61
E-post: maria.holmberg@p-bolaget.goteborg.se

Återrapportering av uppdrag jan 2016 Saltholmen Långedrag

Förslag till beslut

I Parkeringsbolagets styrelse

1. Besöksparkeringen på Kallbadhuset, 35 platser, omvandlas till parkering enbart för kunder med p-tillstånd på Saltholmen
2. Uppdraget om att utreda ett utökat antal platser för tillstånd på Saltholmen genom överföring av platser från besöksparkering till tillståndsparkering förklaras fullgjort.
3. En lastplats på Saltholmen Inre hamnen tillskapas.
4. Slingan upplåts endast för besöksparkering.
5. Dygnstaxa på Saltholmen tas bort och dygnstaxan i Långedrag höjs till 50 kr.
6. 5 platser på Yttre Hamnen storleksanpassas och upplåts som förhyrda plaster till personer som är folkbokförda i Södra skärgården och innehar tillstånd för rörelsehindre
7. Två platser på Slingan anordnas för besöksparkering för personer med tillstånd för rörelsehindre med maxtid 48 timmar.
8. En kö för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindre införs.
9. Uppdraget att genomföra en cykelmobilitetsutredning i syfte att öka antalet cykelparkering förklaras fullgjord. Bilaga 2
10. VD ges i uppdrag att förbättra cykelparkeringsmöjligheterna på Saltholmen i enlighet med förslag nedan.
11. Uppdraget att utreda förutsättningarna att omvandla Vagnhallen till cykelparkering förklaras fullgjord. Bilaga 2
12. Uppdraget att genomföra luft- och bullermätningar förklaras avslutat.

Sammanfattning

Saltholmen och Långedrag är de områden som boende i Södra skärgården parkerar sina bilar då biltrafik är förbjuden i skärgården. I januari 2016 gav styrelsen bolaget flera uppdrag för att förbättra tillgängligheten i området då kön för p-tillstånd och förhyrd plats är lång och tillgängligheten har minskat då fler har valt att parkera i området.

För att förbättra parkeringssituationen för de boende i Södra skärgården föreslår vi styrelsen att Kallbadhuset viks helt till kunder med p-tillstånd, att göra om Slingan till enbart besöksparkering och att vi tar bort dygnstaxan på Saltholmen.

Ärendet innehåller också förslag på hur parkering för personer med p-tillstånd för rörelsehindrade ska förbättras och hur cykelmobiliteten ska öka i området.

Ekonomiska konsekvenser

Att omvandla besöksparkeringen på Kallbadhuset innebär en minskad parkeringsintäkt på 792 000 kr/år (2015). Intäktsbortfallet kan inte kompenseras med ökade intäkter från fler sålda parkeringstillstånd. Då syftet är att minska den procentuella andelen parkeringstillstånd i förhållande till antalet tillgängliga parkeringsplatser för att öka kan fler parkeringstillstånd i dagsläget inte säljas.

Förslaget att göra Slingan till enbart besöksparkering med slopad dygnstaxa ger i dagsläget en beräknad ökad parkeringsintäkt med cirka 300 000 kr/år. Antagandet är att platserna är belagda till 50 procent som ett årssnitt. För kunderna finns möjlighet att parkera med dygnstaxa för långtidsparkering för 50 kr/dygn i Långedrag.

Kostnader för andra åtgärder som att omvandla till handikappanpassade parkeringsplatser, tillfälliga cykelparkeringar med mera ryms inom budget.

Barnperspektivet

Parkeringsbolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Jämställdhetsperspektivet

Parkeringsbolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Mångfaldsperspektivet

Genom att storleksanpassa och erbjuda fler förhyrda platser för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade möjliggöra vi för fler boende på öarna en hållbar parkeringssituation.

Miljöperspektivet

Att omvandla upplåtelseform på Kallbadhuset och inrätta fler förhyrda platser för personer med tillstånd för rörelsehindrade har mindre påverkan på miljön. Att bygga trygga och säkra cykelparkeringar på Saltholmen skulle kunna leda till att fler väljer att cykelpendla även på sommartid. Idag väljer ibland boende på öarna vid fina sommandagar bil eller kollektivtrafik till jobbet istället eftersom man inte vet om cykeln får plats på båten på vägen hem.

Omvärldsperspektivet

Parkeringsbolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Bilaga 1 Karta över området Saltholmen, Långedrag och Hinsholmen

Bilaga 2 Cykelutredning Saltholmen, Långedrag och Hinsholmen, genomförd av Koucky

Ärendet

Parkeringsbolaget föreslår styrelsen ett antal förslag som på kort sikt delvis kan förbättra öka tillgängligheten till Södra skärgården. Flera av förslagen är återrapporeringar av uppdrag som styrelsen gav bolaget i november 2015 och i januari 2016. En del förslag har kommit fram i arbetsgruppen för parkeringsplatser på Saltholmen och i Långedrag. Sammanfattningsvis handlar det om att öka parkeringsmöjligheterna för boende och verksamma som innehar parkeringstillstånd men samtidigt bibehålla tillgängligheten för besökare.

Bakgrund

Parkeringsbolaget föreslog styrelsen 2011 att förändra upplåtelseformen av de förhyrda platserna till p-tillstånd. Syftet var att öka tillgängligheten på Saltholmen och i Långedrag och uppnå samnyttjande effekter över dygnet. Ärendet återremitterades och återrapporiterades i november 2015. Förslaget om villkorsändring bordlades och behandlades i januari 2016. I maj 2016 beslutade KF att det fortsättningsvis ska finnas förhyrda platser för boende och verksamma i södra skärgården och att Saltholmen fortsatt ska vara angoringsplats för båttrafiken.

Styrelsen beslutade i januari om ytterligare utredningsuppdrag och några av dem återrapporiterades till styrelsen den 22 april. Några av de kvarstående uppdragen rapporteras i denna handling. Syftet med handlingen är också att ge förslag på genomförbara åtgärder på kort sikt. För att långsiktigt hitta en hållbar parkeringssituation pågår T-Puls.

Under 2016 bildades en arbetsgrupp för parkeringsplatserna på Saltholmen och Långedrag med berörda intressenter. Deras åsikter på förslagen som föreslås i detta ärende redovisas vid varje förslag.

Omvandla Kallbadhuset till platser enbart för parkering med p-tillstånd

Beläggingsgraden på Saltholmen var betydligt högre 2016 än tidigare år. Beläggingsmätningar och fler samtal till vår kundtjänst vittnar om svårigheten att hitta parkering på Saltholmen och i Långedrag. För att minska belastningen och göra det lättare för kunder med p-tillstånd att hitta parkering förslås därför att göra om Kallbadhusets 35 platser för besökande till enbart platser för kunder med parkeringstillstånd Saltholmen/Långedrag.

Anledningen till valet av Kallbadhuset är att detta område då renodlas till kunder med förhyrd plats eller parkeringstillstånd. Slingan blir kvar som enda plats för besöksparkering. 10% av antalet parkeringsplatser på Saltholmen upplåts då till besökande (95 av 946)

Förslaget har diskuterats i arbetsgruppen där boende i södra skärgården framfört att alla parkeringsplatser på Saltholmen borde vara avsedda enbart för boende i Södra skärgården och att besökare hänvisas till Långedrag. Då Parkeringsbolagets uppdrag, enligt ägardirektiv och riktlinjer för parkeringsverksamhet i Göteborg, även är att tillgodose behovet av besöksparkering bedömer vi att den förändring vi föreslagit både tillskapar fler platser för boende och verksamma men samtidigt bevarar en viss tillgänglighet för besökare. För besökare av olika slag behövs besöksparkering nära terminalen om Södra Skärgården fortsatt ska upplevas som tillgänglig.

I T-Puls (Trafik- och parkeringsutredning Långedrag och Saltholmen) finns tre scenarier som ska presenteras. Ett av dessa scenarier innebär i princip ingen besöksparkering på Saltholmen och förslaget från de boende kommer därför att finnas med i den utredningen.

Omvandla Saltholmen Slingan till enbart besöksparkering utan dygntaxa

Då Kallbadhuset omvandlas till enbart p-tillståndplatser föreslå vi styrelsen att Slingan omvandlas till enbart besöksparkering. På så vis renodlas ytorna i området och det blir enklare för besökare att hitta rätt. Dessutom blir parkeringen tillgänglig för korttidsbesökare i större utsträckning.

Beläggning på besöksparkeringen har visat ett annat kundbeteende under 2016. Besöksparkeringen på Slingan och Kallbadhuset har i större utsträckning använts för långtidsparkering (> 24 timmar). Långtidsparkering bör därför styras till Långedrag då man kan anta att avståndet till parkeringsplatsen spelar mindre roll då man förväntas parkera under en längre tid. Därför föreslår vi att slopa dygntaxa på Saltholmen. I stället behåller vi dygntaxa på Långedrag för att styra långtidsparkeringen till Långedrag. Nuvarande dygntaxa, 50 kr på Saltholmen, kommer från ett tidigare beslut 2014 men införandet av dygntaxa skedde ursprungligen på 80-talet.

Lastplatser på Saltholmen

Näringsidkare på Saltholmen (glasskiosk och brödförsäljning) har tidigare haft varsin förhyrd plats. Men efter genomlysningen av gällande villkor för området har de istället blivit erbjudna p-tillstånd i Långedrag. De har dock behov av lastplats då varor till verksamheten ibland behöver lastas och lossas flera gånger per dag. För att möjliggöra ett levande näringsliv på Saltholmen föreslår vi att en lastplats inrättas i Inre Hamnen. Lastplatsen är öppen för alla. Samtidigt som lastplatsen inrättas kommer den förhyrda platsen i Inre hamnen för boende med parkeringstillstånd för rörelsehindrade att flyttas till Kallbadhuset.

Parkeringsplatser för personer med tillstånd för rörelsehindrade

Det finns behov av förbättrade parkeringsmöjligheter för kunder med parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Idag finns 8 förhyrda platser skyltade för rörelsehindrade, varav 3 är i storlek anpassade för rörelsehindrade och 5 är vanlig storlek på parkeringsplatsen.

Det finns också 10 stycken besöksplatser för kunder med tillstånd för rörelsehindrade på Yttre Hamnen. Platserna är inte anpassade för rörelsehindrade utan har vanlig storlek. Då platserna är skyltade i enlighet med övriga platser för rörelsehindrade medges parkering endast 24 timmar.

Förslagsvis omvandlas de 10 besöksplatserna till 5 platser till boende i södra skärgården som är anpassade för rörelsehindrade. Då en förflyttning behöver ske av de som idag har platser som ej är storleksanpassade blir det ett nettotillskott på totalt 3 platser. Ett införande av en egen kö för personer med tillstånd för rörelsehindrade föreslås. Det blir samma boendekrav med tillägget att man ska inneha tillstånd för rörelsehindrade för att få sätta upp sig i kön.

För besökare med parkeringstillstånd för rörelsehindrade föreslås att två platser storleksanpassade platser tillskapas på Slingan. För kunder blir det enkelt att hitta dessa då de befinner sig på en yta enbart avsedd för besökare. Nackdelen blir lite längre

avstånd till terminalen i jämförelse med Yttre Hamnen. Dessa platser upplåts maximalt 48 timmar.

I Västtrafiks utredning om ny terminal på Saltholmen planeras för ytterligare 2 stycken platser för rörelsehindrade.

Parkeringsbolaget har fört dialog i frågan om förändringen med representanter från HSO och med arbetsgruppen. Frågan om avgift på parkeringsplatser för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade har diskuterats. HSO ställer sig negativa till det. Arbetsgruppen har fått information om förslagen vad gäller platser för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade och har inte haft någon invändning till förslaget.

Förslag till cykelparkeringslösningar

Koucky & Partners har under 2016 på uppdrag av Parkeringsbolaget genomfört en utredning om cykelmobilitet inom Saltholmen, Långedrag och Hinsholmen. Utredningen har kartlagt situationen idag och visat på möjligheter till en förbättrad mobilitet i området med cykel. Huvudfokus har varit att hitta möjligheter till cykelparkering i området.

Med utredningen som stöd föreslår Parkeringsbolaget att under 2017 uppföra en mindre anläggning för 4-5 cyklar med möjlighet att låsa in cykeln på Saltholmen. Dessa boxar/skåp ska kunna hyras på månadsbasis och är avsedda för boende i södra skärgården. Utvärdering av efterfrågan får sedan ligga till grund för en eventuell utbyggnad inför kommande år.

Dessutom föreslås att en anläggning med cykelställ med skärmtak uppförs. Anläggningen beräknas bli cirka 20 meter i bredd med placeringsmöjlighet för ca 25-30 cyklar.

Den tänkta ytan ligger nära båtterminal och cykelbana. Det behöver kompletteras med övergångsställe för att göra säker passage över bilväg/vändplats för buss. För att kunna genomföra dessa två åtgärder behöver vi disponera mark som tillhör Trafikkontoret och även bygglov.

Förslagen som beskrivs ovan har presenterats för arbetsgruppen som inte hade något att invända.

Luft- och bullermätningar

Styrelsen gav vd i uppdrag att genomföra luft- och bullermätningar 2016, 2017 och 2018 och trafikflödesundersökningar. I maj genomförde vi en trafikmätning av antal fordon och fordonsslag som passerar på Saltholmsgatan och som ligger till grund för beräkningar för luft och buller.

Syftet med mätningarna var att se hur en villkorsändring av förhyrda platser till p-tillstånd påverkar miljö över tid. Då villkorsändring att omvandla förhyrda platser till parkeringstillstånd inte längre är aktuell finns inte längre syftet kvar för att genomföra fler mätningar. Styrelsen föreslås därför förklara uppdraget som avslutat.

Inom ramen för T-Puls har bullermätningar på Torgny Segerstedtgatan och Saltholmsgatan genomförts. Utredningens resultat och trafiksituation längs gatorna kommer att slutredovisas i T-Puls rapport till kommunfullmäktige.

Grefabs ytor

Vi genomförde beläggningmätningar dagligen i juni, juli och augusti på Grefabs ytor. Mätningarna visar att det finns plats på Aspholmen, Yttre Hamnen och Inre Hamnen vid alla mättillfällen. De parkeringstillstånd som säljs till båtägarna som gäller på

Saltholmens tre ytor på Saltholmen är även giltiga på Hinsholmens parkeringsplatser. Utifrån beläggningsmätningarna och taxefrågor för vi samtal med Grefab om möjliga kortsiktiga lösningar redan inför sommaren 2017. Åtgärderna kommer att redovisas till styrelsen under våren.

Uppdrag kvar att rapportera till styrelsen

- Att undersöka möjligheten att erbjuda låsbara skåp nära terminalen. Återrapportering föreslås ske under våren 2017.
- Att undersöka ett utökat antal platser för p-tillstånd på Saltholmen genom inrättande av nya platser. Uppdraget är pausat till dess att kommunfullmäktige fattat beslut om T-Puls.

Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolag

Maria Holmberg
Affärsansvarig

Maria Stenström
VD

Utredning cykelmobilitet

– Saltholmen, Långedrag och Hinsholmen



2016

Koucky & Partners AB

På uppdrag av Parkeringsbolaget, Göteborgs Stad

Titel: Cykel- och mobilitetsutredning – Saltholmen, Långedrag
och Hinsholmen

Författare: Anna Zajc, Martin Forsberg

Uppdragsgivare: Parkeringsbolaget, Göteborgs Stad

Kontaktpersoner: Maria Holmberg, Parkeringsbolaget
Anna Zajc, Koucky & Partners AB

Uppdragsnummer: 16031

Datum: 2016-11-22

Bild på framsida: Cyklar vid Kallbadhuset, Saltholmen, Anna Zajc

Innehåll

1	Inledning	3
1.1	Områdesavgränsning	3
1.2	Metod	4
2	Cykelparkering utomhus	5
2.1	Nuläge	5
2.2	Åtgärdsförslag	9
3	Cykelparkeringsanläggning	11
3.1	Nuläge	11
3.2	Åtgärdsförslag	12
4	Cykelstråket till området	14
4.1	Nuläge	14
4.2	Viljeinriktning från Stadsdelsnämnden Västra Göteborg	19
4.3	Åtgärdsförslag	20
5	Cykel på skärgårdsbåtarna	21
5.1	Nuläge	21
5.2	Åtgärdsförslag	21
6	Lånecyklar	22
6.1	Nuläge	22
6.2	Lånecykelsystem mellan Saltholmen, Långedrag och Hinsholmen	22
6.3	Åtgärdsförslag	22
7	Pumpstation.....	23
7.1	Nuläge	23
7.2	Åtgärdsförslag	23
8	Information och kampanjer	24
8.1	Nuläge	24
8.2	Åtgärdsförslag	24
9	Sammanfattning – Åtgärdsförslag.....	25
10	Förslag till vidare steg	26
Bilaga 1: Inspiration	cykelparkeringslösningar	27
	Tvåvåningsställ	30
	Väderskydd	30
	Enkla cykelgarage/-anläggningar	31

1 Inledning

Parkeringsbolagets styrelse beslutade i november 2015 att en cykelmobilitetsutredning skulle genomföras i syfte öka antalet cykelparkeringar på Saltholmen, i Långedrag och på Hinsholmen. Dessutom utreda förutsättningarna att omvandla Vagnhallen till cykelparkering. Koucky & Partners fick uppdraget att genomföra denna. Syftet med utredningen utökades till att inte bara innefatta cykelparkering utan att förstå situationen idag, se utmaningar och möjligheter för att öka mobiliteten i området med cykel och därmed om möjligt avlasta trycket på bilparkeringarna.

Huvudfokus för utredningen är cykelparkering, det område som Parkeringsbolaget har direkt rådighet över, men också andra områden som påverkar möjligheten och attraktiviteten till cykling i området, exempelvis stråk, skyltning och möjlighet att ta med cykel på skärgårdsbåtarna, inkluderas i utredningen.

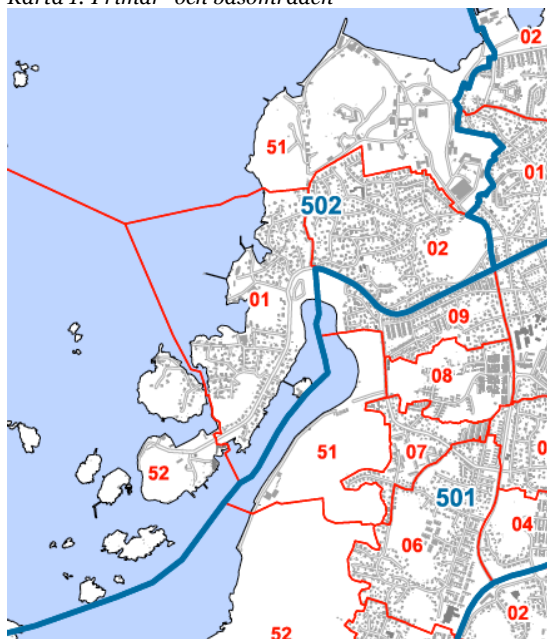
1.1 OMRÅDESAVGRÄNSNING

Cykelmobilitetsutredningen omfattar områdena Saltholmen, Långedrag och Hinsholmen. Med dessa områden avses här följande primär- och basområden:

- 501;51 (Hinsholmen)
- 501;09 (Förbindelse Långedrag – Hinsholmen)
- 502;01 (Långedrag)
- 502;52 (Saltholmen)

I Karta 1 visas utklipp ur primär- och basområdeskarta för Västra Göteborg, där de aktuella utbredningsområdena syns.

Karta 1: Primär- och basområden



Vidare har utredningen begränsats till de delar av basområdena som har tydlig besökskoppling- eller koppling till öarna i Södra Skärgården. Bostadsområden har således inte inkluderats i utredningen.

1.2 METOD

Utredningen inleddes med fysisk inventering av cykelparkeringar genomförd onsdagen 27 juli 2016. Vädret var under inventeringen soligt med växlande molnighet. Vädret kan sägas ha varit tillräckligt bra för att locka båtgäster och besökare till Skärgårdsbåtarna, men inte tillräckligt behagligt för att locka badgäster.

Under inventeringen har beläggningsgraden på utplacerade cykelparkeringar, samt standard på cykelställen (framhjulslåsning/ramlåsning, väderskydd, attraktiv placering undersökts). Även informella cykelparkeringar har inventerats. Informell cykelparkering definieras här som uppställning av tre eller fler cyklar placerade på samma punkt, alternativt utspridda längs ett gatu-eller markavsnitt. Detta för att fånga in var det finns behov av att placera ut kompletterande cykelparkering.

Också en inventering av cykelstråket mot Saltholmen har genomförts den 5 oktober 2016. Under inventeringen av stråk har sträckan från Järntorget till Saltholmen cyklats. På ditvägen följdes vägförslag i stadens cykelapp *Cykelstaden*. På tillbakavägen togs en något annorlunda rutt för att täcka in fler möjliga färdvägar. Under inventeringen undersöktes främst brister i skyltning och också orienterbarhet, men också platser med särskilda trafiksäkerhetsbrister har noterats. Då inga brister hittades mellan Järntorget och Jaegerdorffsplatsen (Emigrantvägen – Fiskhammsgatan - Majnabbegatan) redovisas i denna rapport inte sträckning innan Jaegerdorffsplatsen.

Informationsinhämtning har också gjorts från projekten TPUSS och Tpuls, från Parkeringsbolaget, Styröbolaget, Trafikkontoret m.fl.

Utifrån inventeringsresultaten och inhämtad information har analys av möjliga åtgärder för förbättrad tillgänglighet med cykel genomförts. Förslag till åtgärder har också diskuterats med representanter från Parkeringsbolaget (Maria Berntsson, Maria Holmberg, Daniel Sandström), Trafikkontoret Göteborgs Stad (Joachim Karlgren), Tpuls-arbetsgrupp (Carolin Folkesson) samt Västra Göteborgs Stadsdelsförvaltning (Henrik Hellström).

Bild 1: ID #1i



Bild 2: ID #2



501;09 Förbindelse Långedrag – Hinsholmen

Vid inventeringstillfället fanns i detta område inga cykelparkeringar eller informellt parkerade cyklar.

502;01 Långedrag

I inventeringsområdet finns småbåtshamn, restauranger och konferensanläggning, seglarskola med mera. Vid hamnen finns utplacerade cykelställ.

Tabell 2: Inventeringsresultat 502;01

ID	Antal platser	Antal parkerade	Typ av ställ	Övrigt
#3	8	4	Framhjulsåsning	Placerad dold bakom byggnad i hamnen. Fyra likadana numrerade cyklar, indikerar cyklar för uthyrning.
#4	20	23	Framhjulsåsning	Under seglarkrogens tak. Väderskyddad.
#5	6	1	Ramlåsning	Hög standard! Placerad under tak vid större bilparkeringsplats längs med Saltholmsgatan. Ej synlig på håll/svår att hitta.
#6i	Informell/inga platser	6	-	Vid Vårdshuset där det saknas anlagd cykelparkering.

Bild 3: ID #3



Bild 4: ID #4



Bild 5: ID #5



Bild 6: ID #6i



502;52 Saltholmen

Av de inventerade områdena är Saltholmen det område med klart högst besöksstryck. Hit kommer såväl badgäster som besökare som ska vidare ut i södra skärgården.

ID	Antal platser	Antal parkerade	Typ av ställ	Övrigt
#7	72	4	Framhjulsställ	Vid kallbadhusen. God placering av ställ. Låg standard på ställen. I praktiken ryms inte 72 cyklar i ställen.
#8i	Informell	3	-	Cyklar utspridda runt kiosken vid spårvagnshållplatsen.
#9	90	57	Framhjulsställ	Väderskyddad. Låg synlighet. OK placering.
#10i	Informell	4	-	Vid MC-parkering, som ligger närmare båtterminalen än cykelparkeringen.

Bild 7: ID #7



Bild 8: ID #8i



Bild 9: ID #9



Bild 10: ID #10i



2.2 ÅTGÄRDSFÖRSLAG

➤ Förbättra befintliga cykelparkeringar

Den genomförda inventeringen visar att det finns potential till förbättringar av befintliga cykelparkeringar. Det handlar främst om ökad synlighet genom skyltning samt genom att flytta befintliga cykelställ så att de blir lättare att hitta. Det handlar också om standardhöjningar genom utbyte av framhjulsställ till ställ med möjlighet till ramlåsning. Alternativt med kompletterande anordning som möjliggör ramlåsning. För exempel på förbättringsåtgärder för befintlig parkering se bilaga 1. Tabell 3 visar platser där behov av förbättring har identifierats:

Tabell 3 Identifierade platser för förbättringar

Område	Inventerings-id	Genomförande
501;51 Hinsholmen	#2	Flytta cykelparkering till framsida av byggnad, samt komplettera/byt ut ställ så att det blir möjligt att låsa fast i ramen.
502;01 Långedrag	#3	Flytta parkering till framsida av fyr, alternativt skylta tydligt så att cykelparkering lätt hittas.
502;01 Långedrag	#5	Öka synligheten, exempelvis via skyltning samt skylt/symbol ovanför parkeringen som gör den synlig på håll.
502;52 Saltholmen	#9	Förbättra synligheten genom skyltning och skylt/symbol ovanför parkering.

Målgrupp: Alla
Ansvar: Parkeringsbolaget, Trafikkontoret, Gefab
Kostnad: Medel
Prioritet: Hög

➤ **Skapa fler cykelparkeringar**

Idag finns det för få cykelparkeringar i området för att klara maxbeläggningen under varma sommarkdagar. Därför föreslås att fler cykelparkeringar anläggs i området. Eftersom beläggning varierar kraftigt mellan säsongerna är det här möjligt att delvis använda sig av flyttbara cykelparkeringar. Under vinterhalvåret kan cykelparkeringarna plockas undan och placeras på annan plats eller exempelvis användas vid evenemang. För exempel på flyttbara och platseffektiva cykelparkeringar, se Bilaga 1. Nedan listas platser där behov av fler cykelparkeringar identifierats.

Område	Genomförande
501;51 Hinsholmen	Utplacering av ett mindre antal fasta cykelparkeringar med ramlåsning vid butiken (Wahlborgs Marina AB).
502;01 Långedrag	Utplacering av ett antal fasta cykelparkeringar med ramlåsning vid Långedrag's Vårdshus.
502;52 Saltholmen	Fler cykelparkeringar i nära anslutning till båtterminalen. Ramlåsning behöver vara möjligt.
502;52 Saltholmen	Utplacering av cykelparkering med ramlåsning i anslutning till kiosken och thairestaurangen som ligger precis vid spårvagnshållplatsen.
502;52 Saltholmen	Nya cykelställ vid kallbadhuset som möjliggör ramlåsning och ökar kapaciteten under toppdagar. Exempelvis skulle tvåvåningsställ kunna användas här.
502;52 Saltholmen	Utplacering av cykelparkeringar i anslutning till Äspholmen.
502;52 Saltholmen	Utplacering av cykelparkeringar i anslutning till Galejholmen.
502;52 Saltholmen	Utplacering av cykelparkering på Äspholmen, i anslutning till badvikarna.

Ansvar: Parkeringsbolaget
Målgrupp: Alla
Kostnad: Medel
Prioritet: Hög

till färjeläget är något över 100 meter. Gällande funktionskravet för trygghet kan inte vagnhallens placering anses uppfylla detta då den ligger på och omgiven av bilparkeringsplatser, med omgivande skogsparti.

Det är också oklart om vagnhallen är rätt dimensionerad för att möta behovet av skyddad cykelparkering på platsen. Vagnhallen är uppskattningsvis ca 300 m² och rymmer idag 9 bilplatser. Grovt uppskattat skulle minst ca 300 cyklar kunna rymmas om tvåvåningsstall används. Vi vet i dagsläget inte hur stor efterfrågan är, men vår gissning är att vagnhallens kapacitet kraftigt överstiger efterfrågan.

Att göra om hela vagnhallen från bilparkering till cykelparkering riskerar också att reta upp de som idag har bilparkeringsplats här samt de som stått länge i kö för att få en plats. Särskilt om det skulle visa sig att större delen dessutom skulle vara outnyttjad. Möjligen skulle en mindre del av vagnhallen kunna användas för cykelparkering, men frågor kring vilket behov av cykelparkering som finns och vilket antal som i så fall skulle placeras i vagnhallen kvarstår dock.

Sammantaget gör detta att andra lösningar för skyddad cykelparkering än vagnhallen i första hand borde hittas.

3.2 ÅTGÄRDSFÖRSLAG

➤ Utred efterfrågan på skyddad cykelparkering och testa och utvärdera

Ett första steg innan beslut om en cykelparkeringsanläggning ska byggas är att undersöka efterfrågan. Detta skulle exempelvis kunna göras via annonsering vid Saltholmen med möjlighet att anmäla sitt intresse. Utifrån en bild av hur stor efterfrågan är kan sedan cykelanläggningens dimensionering avgöras.

Vid val av placering bör plats så nära färjeläget som möjligt väljas (under förutsättning att målgruppen är boende i skärgården). Accesstid, det vill säga tiden det tar från att cyklisten svänger av från cykelvägen till dess att den når sin målpunkt, behöver beaktas tillsammans med anslutningsriktning, det vill säga i anslutning till stråk och i den riktning som majoriteten av cyklister använder. Staden har tagit fram krav och rekommendationer för cykelparkeringsanläggningar³ där detta beskrivs närmare och vidare vägledning ges.

Det är svårt att hitta outnyttjade utrymmen vid Saltholmen för placering av cykelparkeringsanläggning. En tänkbar placering är längs med Saltholmsgatan i höjd med busshållplatser, se Bild 12. Denna yta är idag outnyttjad, men skulle kunna rymma en länga med skyddade cykelparkeringar. Att ordna säker passage blir dock viktigt. En eventuell lösning skulle vara att bygga vidare på det övergångsställe som korsar busshållplatserna, med en fortsättning över vändplatsens mittrefug och över på andra sidan. Tydlig markering och skyltning om cyklister i körbanan skulle också behövas vid utfart från cykelparkeringen. Annan lokalisering än denna skulle innebära att ytor från annat nyttjande skulle behövas tas i anspråk, så som bil-, motorcykel-, eller cykelparkering eller från grönområde.

Istället för att direkt investera i dyr cykelparkeringsanläggning kan det vara klokt att inledningsvis testa genom att välja en reversibel/flyttbar lösning, alternativt en lösning som kan skalas upp eller ned över tid vid förändringar i efterfrågan. Denna lösning innebär också möjligheten att utvärdera användning för att kunna möta det behov som finns och som säker cykelparkering kan generera. I bilaga 1 ges exempel på några sådana lösningar.

³ Trafikkontoret, Göteborgs Stad (2016) *Offentliga cykelparkeringsanläggningar i Göteborg – Krav och rekommendationer*. Rapport 2016:02

Bild 12: Tänkbara placeringar av parkeringsanläggning



Ansvar: Parkeringsbolaget

Målgrupp: I första hand boende i skärgården, men också besökare och verksamma.

Kostnad: Medel - Hög

Prioritet: Hög

stensuggor utplacerade. Rimligtvis för att hindra bilar, men också framkomligheten för cykel försämras tydligt av dessa.

Bild 13: Plats 2 - Stensuggor som hindrar framkomlighet också för cykel



Plats 3 – 6

Vid korsning Renvägen/Hästeviksgatan saknas skyltning helt. Lätt att cykla fel då högersväng här är i geografisk riktning mot Saltholmen, men kommer att leda till en kraftig omväg. Rätt väg är vänstersväng.

Vid vänstersväng finns GC-bana, men den är inte utmärkt ur denna riktning, utan ser ut som trottoar endast för gångare.

Vid nästa korsning Hästeviksgatan/Finnjollegatan/Lågedragsvägen finns åter stadens cykelvägsskyltning mot Saltholmen. Väl över korsningen, på Lågedragsvägen är det inte utmärkt om man ska cykla till höger eller vänster. Högersväng är här i geografisk riktning mot Saltholmen och också rätt väg vilket minskar risken att cykla fel trots att skyltning saknas.

Bild 14: Plats 3 - Skyltning mot Saltholmen saknas



Bild 15: Plats 4 - Cykelbana ej utmärkt, ser ut som trottoar ur ena färdriktningen



Bild 16: Plats 5 - Trafikosäker korsning (cykelväg mot Saltholmen innebär högersväng)



Plats 7

Längs med Långedragsvägen saknas skyltning helt. Endast en liten cykelskylt utan vägbeskrivning kunde hittas vid inventeringstillfället.

Plats 8

Vid korsningen Långedragsvägen/Krokebacksgatan skyltas Saltholmen i två riktningar. Om vänstersväng väljs ut på Krokebacksgatan i riktning mot Fågelvägen saknas sedan skyltning vid nästa korsning Fågelvägen/Grangatan, där högersväng ska göras för att nå Saltholmen.

Plats 9

Där Grangatan sedan övergår till Långedragsvägen finns åter stadens cykelvägsskytning, men utan skyltning mot Saltholmen. Dock verkar skylt suttit här tidigare, då gängor syns på skyltstolpen.

Plats 10 – 11

Efter att skyltningen av cykelvägen mot Saltholmen under en längre sträcka varit tillfredsställande nås rondellen Långedragsgatan/Torgny Segerstedsgatan/Tandkullegatan. Stadens cykelvägsskytning finns här, men är placerad i ett hörn med växtlighet, vilket gör den mycket svår att se.

I rondellen ska man köra rakt fram, in på Tandkullegatan, men då den geografiska riktningen mot Saltholmen är åt höger, in på Torgny Segerstedsgatan är det lätt att köra fel. Torgny Segerstedts är en förhållandevis smal bilväg där hög hastighet hålls och där cykling inte är lämplig. Rimligen väljer många cyklister som hamnar här istället att cykla på trottoaren.

Rondellen kan upplevas som trafikosäker på grund av skymd sikt, smal körbana och korsning inte bara med bilar utan också spårvagn.

Väl över rondellen, på Tandkullegatan ska högersväng in på Gamla vägen göras. Stadens cykelvägsskyltning saknas här.

Brister på denna plats har också tagits upp i tidigare trafik- och parkeringsutredning: *Här är korsningen otydlig för både gående och cyklister och dessutom råder dålig sikt i vissa delar av korsningen. Korsningen är även något olycksdrabbad.*⁴

Bild 17: Plats 10 - Otrygg rondell



Plats 12

Efter gamla vägen finns stadens cykelvägsskyltning, men helt utan skyltning mot Saltholmen. Dock verkar skyltar suttit uppe på samtliga stolpar, då gängor syns på skyltstolparna.

Bild 18: Plats 12 - Skyltning mot Saltholmen saknas



Plats 13 – 14

Väl framme vid Saltholmen, på Saltholmsgatan i höjd med spårvagnens vändslinga skyltas att cykelbana upphör. Cirka 50 meter senare leds cykelbana ut i körfält för bilar, samtidigt som också den separerade cykelbanan fortsätter. Otydligheten kan göra att cyklister blir osäkra på var de ska cykla.

⁴ Tyrens (2014) Trafik- och parkeringsutredning Södra Skärgården –TPUSS fas 1

Bild 19: Plats 13 – Skylt om att cykelbana upphör trots att den inte upphör



Bild 20: Plats 14: Utledning av cykelbana i blandtrafik trots att cykelbana fortsätter



Plats 15-16

Den som ska längst ut, till Äspholmen, får cykla över bilparkering, med smal passage för gång- och cykel. Efter den smala passagen upphör skyltning för cykel helt, vilket gör det oklart var cyklisten ska ta vägen.

Bild 21: Plats 15 – Smal passage vid genomledning av cykelstråk i bilparkering



Plats 17

Den som väljer att cykla tillbaka från Saltholmen i riktning mot Centrum och cyklar längs Saltholmsgatan kan cykla på separerad cykelbana fram till Palmsundsgatan. Därefter upphör cykelbana och övergår till trottoar. Cyklisten leds in på Palmsundsgatan där vidare skyltning för cykel saknas. Att cykla längs Palmsundsgatan innebär också en viss omväg jämfört med att cykla på trottoaren och ett par 100 m senare vika in på Långedragsvägen.

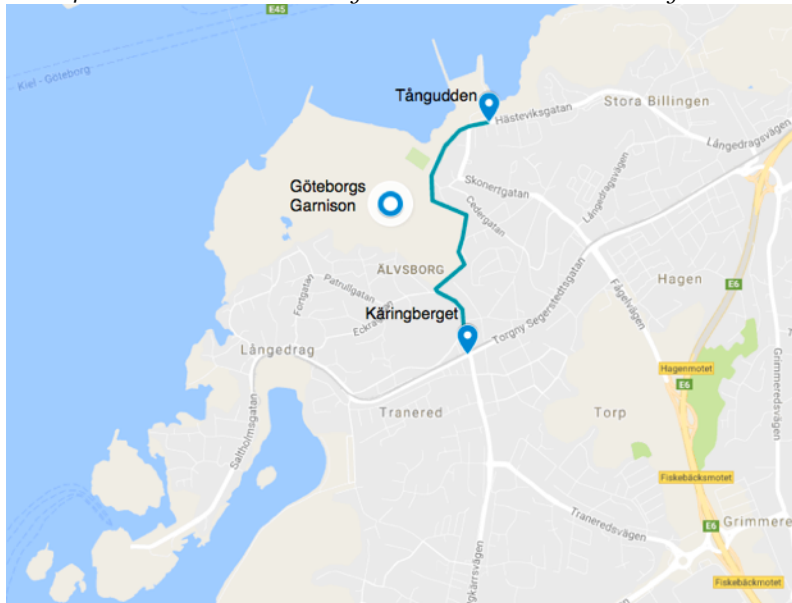
Bild 22: Plats 17 - Cykelbana upphör och leds in på väg utan skyltning som innebär omväg



4.2 VILJEINRIKTNING FRÅN STADSDELSNÄMNDEN VÄSTRA GÖTEBORG

Stadsdelsnämnden Västra Göteborg har som mål att aktivt verka för sammanhängande gång och cykelstråk i stadsdelen. Bland annat skulle de vilja se en öppning av gång- och cykelstråk mellan Tängudden och Kärringberget längs med Göteborgs Garnison⁵, ett inhägnat område som klassas som militärt skyddsobjekt. Se Karta 4.

Karta 4: Stadsdelen Västra Göteborgs önskemål om sammanlänkning av GC-stråk.



Ett öppnande av denna sträcka skulle innebära en klar förbättring för den som vill cykla (eller gå) till Saltholmen, Långedrag och Hinsholmen. Den som kommer från Röda Sten skulle kunna fortsätta utmed havet längs Hästeviksvägen och därmed slippa de svårorienterade svängarna som det innebär att ta sig från Örlogsvägen till Långedragsvägen (se inventeringsplatser 2-6).

⁵ Henrik Hellström, Västra Göteborgs Stadsdelsförvaltning, muntlig kommunikation 2016-10-20

Stadsdelsnämnden Västra Göteborg skulle också vilja se en förbindelse mellan Hinsholmen och Saltholmen, exempelvis genom en linfärja.⁶ Detta skulle göra att man inte måste gå/cykla runt sundet/vattnet för att ta sig mellan de båda platserna.

4.3 ÅTGÄRDSFÖRSLAG

➤ Skapa ett tydligare cykelstråk från centrum till Saltholmen

Att cykla till Saltholmen är vackert och fint och delar av sträckningen kan cyklas på samma sträckning som Kattegattleden och turistcykelstråk. Men det är inte helt enkelt att hitta till Saltholmen. Stråkinventering visar att det finns potential att med relativt enkla medel, så som tydligare skyltning, förbättra cykelstråket ut till Saltholmen, Långedrag och Hinsholmen. I 2.21 beskrivs brister i orienterbarhet och skyltning för cykelstråket. Nedan beskrivs förbättringsförslag.

Plats (Se kap 2.2, Karta 3)	Åtgärd
1,2,3,6,7,9,11 och 12	Sätt upp vägvisningsskyltar mot Saltholmen
2	Ta bort stensugor och ersätt med hinder som hindrar framkomligheten för bil men inte för cykel, exempelvis pollare.
4	Se över cykelbana och vägkorsningar tillsammans. Antingen bör cykelbana vara utmärkt i båda färdriktningarna eller så bör cykelbanan göras enkelriktad. Vid enkelriktad cykelbana bör fordon på Hästeviksgatan uppmärksammas på cyklar i körbanan. Vid dubbelriktad cykelbana behöver den som ska mot Saltholmen göra utsväng i Hästeviksgatan senare.
5	Säkerställ trafiksäkerhet för cyklister i korsning. Om dubbelriktad cykelbana används behöver cyklisten göra en skarp högersväng, ut på Hästeviksgatan, över till Långedragsvägen, som kan uppfattas som oväntad och på tvärs med övrig trafik i korsningen. Övriga trafikanter behöver uppmärksammas på cykelpassagen. Om cyklister istället uppmanas att korsa Hästeviksgatan i tidigare korsning (se plats 4), undviks problem i denna korsning.
8	Se över skyltning.
10	Flytta skylt så att den blir synligare.
10	Säkerställ trafiksäkerhet för cyklister i rondell, t.ex. genom skyltning för att uppmärksamma övriga fordon på cyklister i körbanan kunna sättas upp. Markering/färg i körfältet för cykel skulle också kunna göras, exempelvis i rött, vilket är den färg som används på flera andra ställen i staden.
10 och 17	Se över möjligheten att skapa cykelbana/-körfält på sträckan mellan plats 10 och 17 på Saltholmsgatan. Detta skulle innebära en betydligt genare och tydligare väg för cykel.
13 och 14	Ta bort skylt om att cykelbana upphör samt ta bort utledning i allmän körbana.

Ansvarig utförare: Trafikkontoret

Målgrupp: Alla

Kostnad: Hög

Prioritet: Hög

⁶ Henrik Hellström, Västra Göteborgs Stadsdelsförvaltning, muntlig kommunikation 2016-10-20

5 Cykel på skärgårdsbåtarna

5.1 NULÄGE

Ökad möjlighet att ta med cykel på skärgårdsbåtarna har stor potential att öka cyklandet i området.

Boende på öarna hade med ökad kapacitet av cyklar på båtarna i ökad utsträckning kunnat cykla hela vägen från sina bostäder till arbetsplatser, skolor etc. på fastlandet. Idag har skärgårdsbåtarna en maxkapacitet på 25 cyklar. Styröbolaget som kör båtarna ser att det tidvis blir fullt, med irriterade kunder som resultat. En tur som ofta blir full är den från Brännö Rödsten 07.06. I övrigt är beläggningen för cyklar på båtar tätt knutet till väder och årstid. Sommartid försöker däcksmän ibland avråda besökare från att ta med sig sina cyklar ut på öarna, eftersom att det inte finns någon garanti för att det ska kunna ta med sig cyklarna tillbaka.⁷

5.2 ÅTGÄRDSFÖRSLAG

➤ Öka turtätheten för skärgårdsbåtarna

En lösning som Styröbolaget själv förespråkar är tätare turer. Det skulle sprida resandet med cykel och är något som är efterfrågat bland resenärerna. Normalt under dagtid avgår båtarna inte tätare än 1 båt/h. På vardagsmorgnar ca 30-40 min mellan avgångarna. Det finns i dagsläget inga planer från Västtrafiks sida på att införa tätare turer.⁸

Tätare turer hade inte bara främjat cyklingen utan också den generella tillgängligheten till skärgården. Tätare turer kan inte införas enbart för att främja cyklingen utan också andra aspekter behöver beaktas.

Ansvarig: Västtrafik

Målgrupp: Boende i Skärgården och besökande

Kostnad: Hög

Prioritet: Hög

⁷ Gunnar Söderberg, trafikchef Styröbolaget. Personlig kontakt 2016-11-03

⁸ Ibid.

6 Låncyklar

6.1 NULÄGE

Idag finns det låncyklar på Styrso, Donsö, Vrångö och Brännö⁹. Dessa är framförallt avsedda för turister. Möjlighet att hyra cykel på öarna kan också tänkas vara mest intressant för turister och besökande som tagit sig till Saltholmen med bil eller kollektivtrafik. De som cyklat till Saltholmen vill sannolikt i hög utsträckning ta med sin egen cykel till den ö de ska till, dels för att kunna cykla på sin egen cykel, men också för att inte behöva betala en extra kostnad för en låncykel.

Samtliga system som finns på öarna idag baseras på en uthyrningsplats dit cykeln också lämnas. Det finns alltså inte flera ställen att lämna cyklarna på öarna. Låncykelsystemen förmedlas av lokala handlare. Det system som finns på Brännö är dock obemannat och cyklar hyrs via mobiltelefon¹⁰.

För att det ska vara intressant med cykeluthyrning behöver det löna sig ekonomiskt för den/de som driver systemet. En viktig del i att få fler att hyra cyklar på öarna är marknadsföring.

Med begränsade möjligheter att ta med cyklar på Styrsoöbolagets båtar, speciellt under sommarhalvåret, kan ökad användning av låncyklar ses vara ett viktigt bidrag till att färre turister och besökare behöver ta med sig cykel på båtarna.

För de boende på öarna, som inte vill parkera på fastlandet, är ett låncykelsystem inte ett alternativ i vardagen.

6.2 LÅNENCYKELSYSTEM MELLAN SALTHOLMEN, LÅNGEDRAG OCH HINSHOLMEN

Ett låncykelsystem (med lastmöjligheter) mellan områdena skulle göra det möjligt att ställa bilen vid exempelvis Hinsholmen där det under sommartid finns gott om bilparkering, för att sedan ta cykel sista biten till Saltholmen där det är ont om bilparkering. Denna lösning förutsätter att en cykel kan tas vid t.ex. Hinsholmen kan lämnas vid båten vid Saltholmen, alltså på ett annat ställe än där den hämtades upp. Detta är alltså en åtgärd för att minska trycket på bilparkering genom cykling, snarare än en åtgärd för att underlätta för cyklingen i sig.

Ett låncykelsystem ställer krav på god cykelinfrastruktur samt tydlig vägvisning. Detta eftersom att användarna kan utgöras av ovana cyklister, samt att cyklar med lastmöjligheter är bredare och kräver större kör- och manövreringsytor. Se därför också åtgärder under 4.3.

Ett låncykelsystem är kostsamt att starta upp och kostsamt att driva, med dagliga omflyttningar av cyklar m.m. Dessutom finns en viss risk att åtgärden skulle göra det mer attraktivt att välja bilen för resor till Saltholmen än vad det är idag i och med de ökade bilparkeringsmöjligheterna.

6.3 ÅTGÄRDSFÖRSLAG

- Inga åtgärder föreslås i dagsläget

⁹ <http://www.dotoday.se/sv/goteborg/cykla-i-skargarden/4461681-a>

¹⁰ <http://www.1-2-3-bike.com/>

7 Pumpstation

7.1 NULÄGE

Cykelpumpstationer finns redan idag på en rad platser i Göteborg, se Bild 23. Närmaste cykelpumpar finns i Kungssten och Smyckegatan i Tynnered, båda ca fem kilometer från Saltholmen.

Bild 23: Cykelpumpstation vid Vasagatan, Göteborg. Foto: forlivochrorelse.se



7.2 ÅTGÄRDSFÖRSLAG

➤ Installera Cykelpumpstation vid Saltholmen

För att uppmuntra cykling och generellt underlätta för cykling kan pumpstation eller servicestationer placeras vid Saltholmen.

Ansvar: Trafikkontoret

Målgrupp: Alla

Kostnad: Låg

Prioritet: Låg

8 Information och kampanjer

8.1 NULÄGE

Tillsammans med åtgärder av mer fysisk karaktär för att göra det mer attraktivt att cykla bör också mjukare insatser genomföras, s.k. *mobility management*. Detta för att uppmärksamma de insatser som gjorts samt att uppmuntra till att välja cykeln.

8.2 ÅTGÄRDSFÖRSLAG

➤ Sprid information om genomförda åtgärder

När åtgärder för bättre cykelparkeringar och stråk etc. har genomförts bör information om detta spridas, exempelvis genom affischering på plats, sociala medier, hemsidor och i stadens cykelapp *Cykelstaden*.

Ansvarig utförare: Parkeringsbolaget och Trafikkontoret

Målgrupp: Alla

Kostnad: Låg

Prioritet: Medel

➤ Sommarkampanj - CYKLA OCH BADA!

Ett sätt att ytterligare uppmuntra till resor med cykel är att genomföra en kampanj, exempelvis en sommarkampanj riktad mot besökare för att visa på möjligheterna att ta sig med cykel till havet, samt för att informera om de förbättringar som genomförts (fler cykelparkeringar, tydligare stråk etc.).

Ansvarig utförare: Parkeringsbolaget och Trafikkontoret

Målgrupp: Besökare

Kostnad: Låg

Prioritet: Medel

9 Sammanfattning – Åtgärdsförslag

I Tabell 4 sammanfattas utredningens förslag på åtgärder.

Tabell 4: Sammanfattning av åtgärdsförslag

Åtgärd	Ansvar	Målgrupp	Kostnad	Prioritet
Förbättra befintliga cykelparkeringar	Parkeringsbolaget Trafikkontoret Grefab	Alla	Medel	Hög
Skapa fler cykelparkeringar	Parkeringsbolaget Trafikkontoret Grefab	Alla	Medel	Hög
Utred efterfrågan på skyddad cykel-parkering och testa	Parkeringsbolaget	Boende i skärgården/ besökande	Medel - Hög	Hög
Skapa ett tydligare cykelstråk från centrum till Saltholmen	Trafikkontoret	Alla	Hög	Hög
Öka turtätheten för skärgårdsbåtarna	Västtrafik	Boende i skärgården/ besökande	Hög	Medel
Installera cykelpumpstation vid Saltholmen	Trafikkontoret	Alla	Låg	Låg
Sprid information om genomförda åtgärder	Parkeringsbolaget, Trafikkontoret	Alla	Låg	Medel
Sommarkampanj - CYKLA OCH BADA!	Parkeringsbolaget, Trafikkontoret	Besökande	Låg	Medel

10 Förslag till vidare steg

I denna cykelmobilitetsutredning har förslag på åtgärder som kan genomföras för att förbättra tillgängligheten och framkomligheten med cykel tagits fram. Samtliga åtgärder, med undantag för *Sprid information om genomförda åtgärder* och *Sommarkampanj – Cykla och bada* är fristående och kan genomföras separat för att förbättra cyklingens förutsättningar. Effekterna av de enskilda åtgärderna kan dock förväntas bli större om samtliga eller flera av åtgärderna genomförs.

Som ett första steg för att komma vidare i arbetet rekommenderas trafikkontoret och Parkeringsbolaget att fatta beslut om vilka åtgärder som kan komma att genomföras. Också medel för att kunna genomföra åtgärderna behöver avsättas. Prioritet rekommenderas de åtgärder som här beskrivits ha hög prioritet.

Då flera av åtgärderna ligger utanför Parkeringsbolagets ansvarsområde behöver samarbete med andra aktörer, främst Trafikkontoret att ske. Parkeringsbolaget kan då informera om sina planerade åtgärder, samt i dialog ta fram och verka för att Trafikkontoret m.fl. genomför åtgärder.

En tidsram för genomförandet behöver också sättas. Förslagsvis skulle de flesta av åtgärderna kunna göras under våren 2017 för att på så sätt kunna skapa bättre förutsättningar för cykling redan till den kommande sommaren då cyklingen är som mest omfattande just under sommaren.

Bilaga 1: Inspiration cykelparkeringslösningar

Här presenteras olika typer av cykelställ, anläggningar och kringsservice. Det finns ett stort urval av cykelställ på marknaden, där de flesta typer finns i olika varianter. Cykelställ som presenteras är tänkta som exempel som möter många av de funktioner och behov som finns. Observera att det finns en stor mängd lösningar och leverantörer och att de som presenteras här endast är ett fåtal som inspiration.

Enkla cykelställ – fasta och mobila

Det finns en stor variation av cykelställ men med liknande funktioner: stöd till cykel och möjlighet att låsa fast ram. Observera att bågställ kan variera gällande längd och höjd för att tillgodose olika behov; till exempel låga bågar som passar låd- och fraktcyklar (men inte vanliga cyklar). Antalet platser går lätt att anpassa efter tillgänglig yta och behov av parkering, framförallt gäller detta de mobila lösningarna.

Mobila cykelställ:

*FalcoToaster*¹¹

- **Mått:** Varierar beroende på antal platser som ska länkas, men cc-mått (cykel-till-cykel) på 900 mm rekommenderas (då parkering kan ske på var sida om bågen är dock måttet mellan parkerade cyklar lägre).
- **Fördelar:** Ger stöd till cykel och ger ett välstrukturerat intryck. Då platserna inte är fastgjutna utan sammankopplade i en och samma ställning går det att smidigt flytta cykelställ.
- **Nackdelar:** Cyklar kan ställas på olika sätt i cykelstället vilket kan ge oordnat intryck. Det kan vara lite trångt att komma åt för att städa mellan platserna och ställningen. Inte lika platseffektivt som till exempel tvåvåningsställ
- **Leverantör:** Falco Street Furniture, <http://www.falcostreetfurniture.se/>

Bild 24 Mobila cykelstället FalcoToaster



¹¹ <http://www.falcostreetfurniture.se/products/cykelparkering/cykelbagar-pollare/falcotoaster-cycle-stand/>

ZETA¹²

- **Mått:** cc-mått 500 mm (5 platser på 2,5 meter)
- **Fördelar:** Skapar ordning. Cykelställ går lätt att flytta och stapla för förvaring. Går att komplettera med "Lås-wire", antalet kan anpassas och varje del "hakas" i varandra.
- **Nackdelar:** Ger främst stöd till framhjul och utan tillägget "lås-wire" krävs det att cyklist har egen vajer eller liknande för att kunna låsa fast cykelns ram. Inte lika platseffektivt som till exempel tvåvåningsställ.
- **Leverantör:** Cyklos

Bild 25 ZETA - mobila cykelställ som är lätta att förvara



Bild 26 ZETA - mobila cykelställ som är lätta att förvara



Fasta cykelställ:

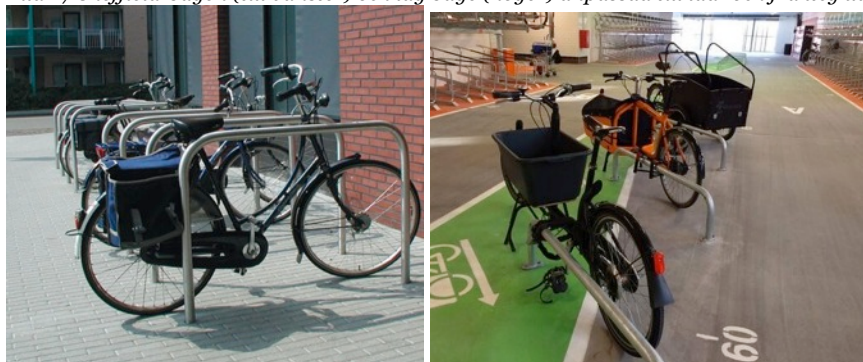
Sheffield¹³ och exempel på lågt bågställ

- **Mått:** Höjd 1250 mm. Längd kan variera mellan 900 mm – 1800 mm. Gällande bredd mellan varje ställ är 900 mm mellan varje vanligt rekommenderat (vilket innebär 450 mm i cc-mått).
- **Fördelar:** ger stöd till cykel, möjliggör ramlåsning, skapar ordning och reda vid rätt användning.
- **Nackdelar:** kan användas på många olika sätt, således kan en viss oordning uppstå. Kräver nedgjutning eller fästning. Inte lika platseffektivt som till exempel tvåvåningsställ.
- **Leverantör:** Falco Street Furniture, <http://www.falcostreetfurniture.se/>

¹² <http://www.cyklos.se/produkt/cykelstall/mobilt-cykelstall-zeta/>

¹³ <http://www.falcostreetfurniture.se/products/cykelparkering/cykelbagar-pollare/sheffield-stands-in-stainless-steel/>

Bild 27 Sheffield-bågen (till vänster) och låg båge (höger) anpassad till låd- och fraktcyklar



Hjärtat¹⁴

- **Mått:** bredd: 220 mm, Längd: 910 mm, Höjd 830 mm. Rekommenderat avstånd mellan varje 1000mm (bör dock vara fullt tillräckligt med 600-700 mm). Stället gjuts eller grävs ner. Valfri kulör.
- **Fördelar:** möjlighet till ramlås, cykeln stöds, bra funktion men även stark form/design.
- **Nackdelar:** Inte lika platseffektivt som till exempel tvåvåningsställ. Kräver nedgjutning eller fästning
- **Leverantör:** Lappset, <http://www.lappset.se/>

Bild 28 Hjärtat (för nedgjutning eller nedgrävning)



DELTA¹⁵

- **Kapacitet:** mellan 600-700 mm mellan varje plats.
- **Fördelar:** kan väggmonteras, ger stöd till cykel samt möjliggör ramlåsning. Väggmontering gör att de är lämpliga vid t.ex. entréer. Som bilden nedan till höger visar kan flera ställ monteras på samma ställning, till exempel på en fasad.
- **Nackdelar:** Passar inte alla cyklar. Kräver nedgjutning eller fästning. Inte lika platseffektivt som t.ex. tvåvåningsställ.
- **Leverantör:** Cyklos, <http://www.cyklos.se/>

¹⁴ <http://www.lappset.se/web/product/hjartat-for-nedgjutning/>

¹⁵ <http://www.cyklos.se/cykelst%C3%A4ll/delta-cykelst%C3%A4ll>

Bild 29 Delta



TVÅVÅNINGSTÄLL

Mobila tvåvåningsställ:

Cykelrutan¹⁶

- **Mått:** djup/bredd: 1930 mm, Längd: 5150, Höjd: 2750. Stället kommer i enheter á 24 st platser med beskrivna mått. Finns även modulvarianter som kan anpassas från fyra stycken platser och uppåt. Går att placera även inomhus, men då krävs en takhöjd på minst 2700-2800 mm (finns varianter som passar takhöjd 2400 mm)
- **Fördelar:** platseffektivt (samma yta som en bilparkering=24 stycken cyklar), ordning, ramlås möjligt, med kran kan hela stället enkelt flyttas, hög säkerhet, hydraulisk lyftning för parkering på andra våningen,
- **Nackdelar:** krävs en viss ansträngning att parkera på andra våningen. Passar inte alla cyklar: i vissa lägen kan cykelkorg vara problem; barnsits bör undvikas på de undre platserna; passar inte heller lådcyklar.
- **Leverantör:** Mybikepark, <http://mybikepark.se/>

Bild 30 Cykelrutan, utan och med väderskydd



Det finns också varianter av fasta tvåvåningsställ men dessa bedöms inte vara aktuella i detta fall då behovet av tvåvåningsställ inte gäller för hela året utan endast under högsäsong. Därför presenteras endast en mobil lösning. Funktionen gällande parkering, förutom just att det är mobilt, är dock detsamma för mobila och fasta tvåvåningsställ.

VÄDERSKYDD

Det finns en stor mängd väderskydd^{17,18}, där i stort sett samtliga leverantörer av cykelställ även kan leverera väderskydd, både färdiga enheter eller platsbyggda

¹⁶ <http://mybikepark.se/produkter/cykelrutan/>

¹⁷ <http://www.cyklos.se/produkt/cykeltak/dubbelsidig-cykeltak-ypsilon/>

¹⁸ <http://mybikepark.se/produkter/vaderskydd/>

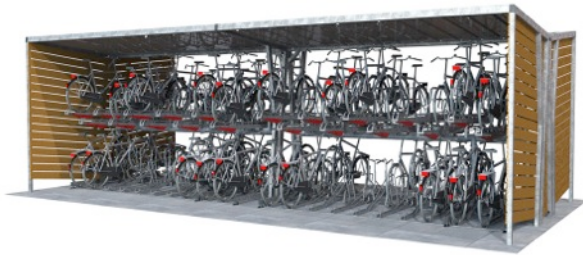
lösningar. Väderskydd kan anpassas till envåningsställ, tvåvåningsställ samt fristående ställ.

Finns det plats och möjlighet att även installera väderskydd rekommenderas detta då det höjer attraktiviteten och komforten avsevärt. Det allra bästa är om väderskyddet inte endast täcker cykeln och cykelstället men även en viss yta som skyddar cyklisten när den packar sin väska, fyller på luft osv.

Bild 31 En typ av väderskydd



Bild 32 Ett annat exempel på väderskydd



ENKLA CYKELGARAGE/-ANLÄGGNINGAR

Det finns en stor mängd anläggningslösningar och cykelgarage och de allra flesta leverantörer har egna lösningar, både av de enklaste ”lådorna” till lite större anläggningar. Här nedan ges endast exempel på färdiga moduler.

Pendula¹⁹

- **Mått:** Längd: 3900 mm (för fyra cyklar), höjd på anläggning: 2010 mm, höjd på dörr 1265 mm, djup: 1520 mm.
- **Fördelar:** Säker och skyddad individuell cykelparkering. Lätt att anpassa efter behov.
- **Nackdelar:** Kräver viss plats, inte så yteffektiv parkering/cykel.
- **Leverantör:** <http://www.pendula.se/> (m.fl.)

¹⁹ <http://www.pendula.se/>

Bild 33 Pendulas cykelparkeringsboxar



Bild 34 Ritning över Pendulas cykelparkering



FalcoQ Cykelbox²⁰

Se info om Pendula ovan då FalcoQ Cykelbox är en liknande lösning.

Bild 35 FalcoQ Cykelbox



Cykelgarage från Mybikepark²¹

- Ett cykelgarages utformning kan på många sätt formas efter behov, där material som glas, metall, trä med mera kan användas efter kundens önskningar.
Mått/kapacitet: Höjd 2200 mm eller 2800 mm, där 2800 mm krävs för att kunna ha tvåvåningsstall. Exempel på bredd och längd (höjd 2800mm) och antal cyklar som får plats: mått: 6,5 m x 6 m för 56 cyklar eller 6,5 m x 8 m för 72 cyklar. Finns även 6,5 m x 10 m som ger plats för 88 cyklar.
- **Fördelar:** Säkert och skyddat. Möjlighet att forma och designa i olika material. Möjliggör tvåvåningsstall
- **Nackdelar:** En viss kapacitet byggs vilken inte är så flexibel att öka eller minska efter efterfrågan.
- **Leverantör:** Cykelgarage från Mybikepark, info@mybikepark.se

²⁰ <http://www.falcostreetfurniture.se/products/cykelparkering/cykelgarage-cykelbox/falcoq-cykelskp/>

²¹ <http://mybikepark.se/produkter/cykelgarage/>

Bild 36 Cykelgarage från MyBikePark



”Cykelhotell”

Det finns även exempel på ”cykelhotell” i form av cykeltorn²², cykelkaruseller eller underjordiska lösningar:

- **Mått:** varierar stort efter lösning
- **Fördelar:** Säker och skyddad parkering.
- **Nackdelar:** Kräver relativt mycket yta. Inte en flexibel lösning. Högre kostnad än t.ex. enklare cykelparkeringslösningar eller cykelgarage.
- **Leverantör:** <http://mybikepark.se/produkter/cykelhotell/>

Bild 37 En typ av cykelkarusell/-garage



Bild 38 En annan typ av cykelkarusell



²² <http://www.kjellgrenkaminsky.se/blog/news/all/cykeltorn-pa-drottningtorget/>

Bild 39 Typskiss på cykelhotell med platser under jord

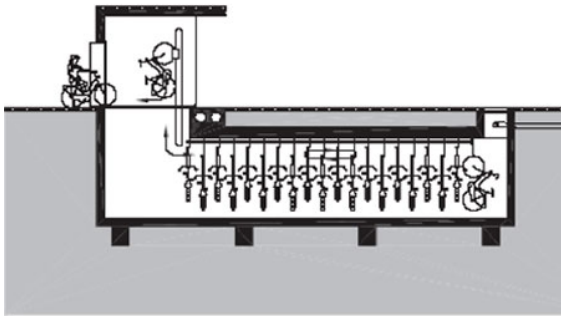


Bild 40 Vad som syns ovan jord av en underjordisk parkering



Bild 41 Förslag på cykeltorn på Drottningtorget

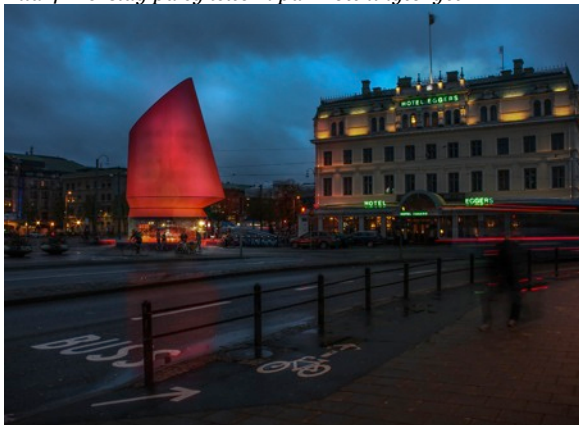


Bild 42 En typ av cykeltorn





Koucky & Partners AB, Kastellgatan 1, 413 07 Göteborg
Telefon: 031- 80 80 50
www.koucky.se