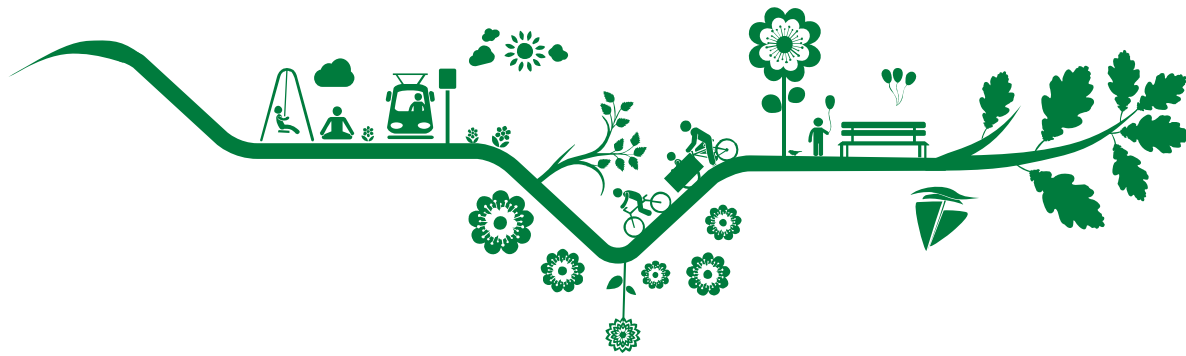




Omvärldsbevakning cykelparkering





Innehåll

2. Förvaltningens arbete	5
2.1 Olika cykelställsmodeller Malmö stad	5
3. Grundförutsättningar	8
4. Utblickar	10
5. Trender	15
5.1 Fler cyklar och fler cykelmodeller	15
5.2 Större konkurrens om plats	15
5.3 Cykelparkering vid tågstationer	16
5.4 Service och andra mervärden	16
6. Fortsatt arbete	17

1. Inledning

Med syfte att bidra till trafik- och mobilitetsplanens mål om ökade cykelandelar till år 2030 arbetar förvaltningen kontinuerligt med att höja service- och standardnivån gällande cykelparkering. Genom att tillhandahålla en trygg och säker cykelparkering av hög standard i närheten av allmänna målpunkter så bidrar förvaltningen till att öka incitamenten till att använda cykeln som färdmedel i högre utsträckning.

I tekniska nämndens budget 2022 gavs förvaltningen i uppdrag att ”särskilt bevaka möjligheten att skapa fler cykelställ med möjligheter till bättre låsbarhet i stadsmiljön när planerade byte av befintliga cykelställ sker. Inom ramen för uppdraget ska även fler platser för cykelparkering identifieras”. Utöver det som anges ovan så har förvaltningen gjort en omvärldsbevakning. Syftet med omvärldsbevakningen är att beskriva trender och hur andra ledande cykelstäder arbetar med cykelparkering. Detta är ett PM som enbart avser återrapportering av själva omvärldsbevakningen, inte en återrapportering av nämnduppdraget i stort.

2. Förvaltningens arbete

Det är ett delat ansvar mellan Malmö stad och privata fastighetsägare att tillgodose stadens behov av cykelparkering. På kvartersmark ansvarar privata fastighetsägare för att anordna cykelparkering för boende, anställda och besökare. På allmän plats ordnar fastighets- och gatukontoret cykelparkering vid platser med stort allmänintresse som lekplatser och parker, kommersiella stråk samt vid hållplatser och kollektivtrafiknoder. Placeringen bör inte inkräkta på vistelseutrymmen och gångstråk men måste å andra sidan vara tillräckligt nära viktiga målpunkter för att cykelparkeringen ska användas. Likt stadens övriga möblering på allmän platsmark är cykelparkeringen malmögrön.

Förvaltningen arbetar med cykelparkering på olika sätt, både med upprustning av befintlig cykelparkering och utökning av ny cykelparkering i staden. Inom ramen för förvaltningens investeringsprojekt för cykelparkering anläggs varje år cirka 400 nya cykelparkeringar på allmän plats. För närvarande har vi cirka 18 000 cykelparkeringsplatser på allmän platsmark.

2.1 Olika cykelställsmodeller Malmö stad

Det finns olika cykelställsmodeller i Malmö som förvaltningen arbetar med.

Framhjulsställ

Det finns så kallade framhjulsställ som enbart håller fast framhjulet och därmed erbjuder begränsad stölsäkerhet och stöd. Modellen har använts under flera år men är inte längre aktuell när nya cykelställ anläggs.



Figur 1. Exempel på Framhjulsställ.

Cykelparkering med ramlåsning

Cykelställ som möjliggör fastlåsning av ramen ökar stödsäkerheten betydligt. Vid ramlåsning är det viktigt att cykelstället ger ett bra stöd till cykeln så den inte välter. Fördelarna med ramlåsning är att även lådcyklister kan låsa fast sin cykelram och att fotgängare kan passera om det inte står cyklar parkerade.



Figur 2. Exempel på cykelparkering med ramlåsning.

Tvåvåningsställ

Vid stationerna Malmö Central, Hyllie Station och Triangeln Södra så finns det läsbara cykelställ i två våningar. Tvåvåningsställen är en attraktiv lösning för att öka kapaciteten när ytan är begränsad och efterfrågan på cykelparkering är hög. Tvåvåningsställen kan monteras både inomhus och utomhus och erbjuder ramlåsning.



Figur 3. Exempel på cykelparkering i tvåvåningsställ.

Stationsnära cykelparkering, Bike & Ride

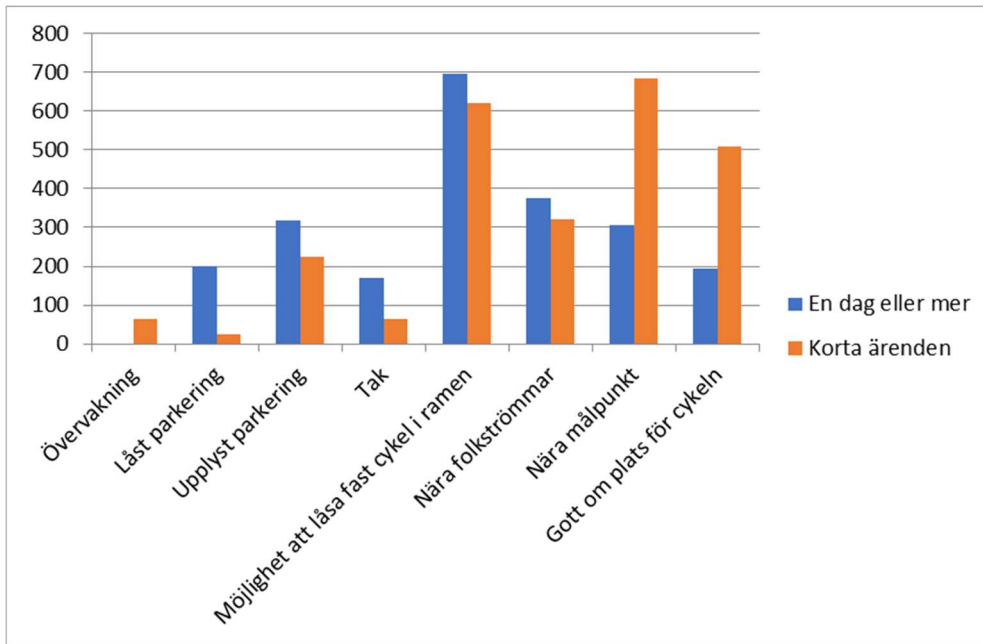
Det finns även möjlighet till ramlåsning i cykelparkeringar inomhus och till viss del kameraövervakad i bike & ride-anläggningarna vid Malmö C, Triangeln Södra och Hyllie station. Vid Triangeln Södra är bike & ride-anläggningen utomhus, men under tak. I bike & ride-anläggningarna finns även möjlighet till att låsa cykeln i en låst avdelning som endast betalande kunder till låssystemet har tillgång till. I bike & ride-anläggningarna är det tillåtet att parkera sin cykel i upp till 14 dagar.

3. Grundförutsättningar

Det är enkelt att sätta ut cykelparkering, men det finns vissa planeringsaspekter att tänka på för att cykelparkeringen ska fungera väl. Nedan är en sammanställning över olika riktlinjer som finns gällande förutsättningar för anläggning av cykelparkering:

- Rätt placering – cykelparkeringen ska vara placerad nära målpunkt eller entrén. Den ska gärna också vara placerad i cyklisternas färdvägar och dit de är på väg.
- Bekväm – det ska vara enkelt och bekvämt att ta sig till cykelparkeringen. Det kan till exempel handla om att det ska vara möjligt att cykla hela vägen ner till parkeringsgaraget/-huset, att ramperna ska vara tillräckligt flacka, dörrarna ska vara anpassade efter olika cyklar, att det ska vara lätt att hitta sin cykel och väl anpassat avstånd mellan cykelställen. Det kan också innebära att det kan finnas extra service som omklädningsrum och pumpar.
- Synlig – cykelparkeringen ska vara synlig även från längre håll. Det kan också finnas vägledande skyltning.
- Anpassad efter behov – det finns olika typer av cyklister med olika typer av cyklar. Det bör finnas ett brett utbud av cykelparkering som är anpassad efter till exempel barncyklar, el-cyklar, tre-hjulingar och lådcyklar. Det kan även handla om att erbjuda olika typer av långtids- och korttidsparkeringar samt att öppettiderna på låsta cykelparkeringar tillgodoser det behov som finns.
- Säker och trygg – parkeringen ska upplevas som säker. En säker cykelparkering är ljus, öppen och väl omhändertagen. Ett flöde av andra människor upplevs oftast som trygghetsskapande. Det ska finnas möjlighet till att låsa fast cykeln. Cykelparkering i en byggnad bör ha flera ingångar och siktlinjerna är viktiga att tillgodose.
- Tillgänglig – antalet tillgängliga parkeringsplatser bör motsvara behovet.
- Underhåll och drift – städning och reparationsarbete är av vikt för att det ska upplevas som en attraktiv plats. Bortforsling av övergivna och trasiga cyklar är viktigt för både upplevelsen men inte minst för att möjliggöra plats för cyklar som används.
- Sända en signal att cyklister prioriteras – ordentliga och väl planerade cykelparkeringar sänder ett signalvärde till cyklisterna att de är en del av ett integrerat transportsystem och att de behandlas med respekt.
- Bidrar till andra värden – en väl utformad cykelparkering bidrar också till ett mer ordnat stadsrum, tillgängligheten för fotgängare ökar, kan bidra till fler kombinationsresor och ökat kollektivtrafikanvändande. Cykelparkering vid verksamheter kan bidra till ett ökat kundunderlag.

Förvaltningen genomförde en undersökning 2014 där cyklister blev tillfrågade över vilka faktorer de värderade högst vid cykelparkering beroende på om de hade ett kort parkeringsbehov eller skulle parkera cykeln under en längre tid. Vid korta ärenden så var närheten till målpunkten, att det ska finnas gott om plats samt möjlighet till att låsa fast cykeln i ramen de faktorer som värderades högst. Vid längre parkeringsbehov så värderades möjligheten till ramläsning, att parkeringen låg nära folkströmmar och att parkeringen var upplyst.



Figur 4. Diagram över faktorer som cyklister uppskattar vid cykelparkering.

4. Utblickar

Nedan följer exempel på hur olika aktörer både nationellt och internationellt arbetar med både cykelparkering vid kollektivtrafiknoder och cykelparkering ute på allmän plats.

Stationsnära cykelparkering

Flera svenska städer har organiserade cykelparkeringar intill kollektivtrafikknutpunkter, bland annat Uppsala, Lund, Helsingborg och Linköping. Uppsala och Linköping har parkeringshus där parkering erbjuds både under kortare och längre tidsperioder. I Uppsala finns även cykelpumpar och möjligheter att tvätta sin cykel. Parkeringshuset är också kameraövervakat. I Helsingborg finns olika typer av cykelparkering, cykelpump och även nedgångar ner till tågplattformen från cykelparkeringen.



Figur 5. Exempel på stationsnära cykelparkering Helsingborg.

Internationellt finns goda exempel på parkeringshus och cykelgarage vid kollektivtrafikknutpunkter. Världens största parkeringshus för cyklister finns i Utrecht där 12 700 cyklar får plats i tre våningar. Det finns möjlighet att cykla från gatunivå ner till garaget. I garaget finns även möjlighet att hyra cyklar och en cykelreparatör. I garaget finns ett digitalt system som guidar cyklisterna till var det finns lediga platser. Parkeringshusen är designade med ljusa färger och med mycket ljusgenomsläpp för att garaget inte ska upplevas trångt och mörkt. Parkeringshuset är också bemannat i samarbete med stadens parkeringsbolag.



Figur 6. Cykelgarage i Utrecht.

Det finns olika typer av cykelparkering som går att erbjudas i cykelgaragen. De vanligaste är olika former av tvåvåningsställ på grund av platseffektivitet, men även andra former av ramlåsning samt cykelboxar. Cykelboxarna hittas vanligtvis inomhus, till exempel vid större arbetsplatser eller i cykelgarage. Boxarna är försedda med kodlås och att förbipasserande inte kan se cyklarna som förvaras inne i boxarna.



Figur 7. Exempel på cykelparkering i låsta boxar.

Cykelparkering utomhus

Flera städer och kommuner arbetar med olika former av cykelgarage ute på platser där det finns ett stort behov av cykelparkering. I centrala Umeå har kommunen anlagt mötesplatsen ”Cykelstället” Umeå som har olika servicefunktioner kopplat till cyklister. Det finns bland annat ett cykelgarage som är uppvärmt och öppet dygnet runt för de som är anslutna till betalssystemet. Cykelgaraget är byggt med glasväggar för att öka ljusgenomsläppet för att platsen ska upplevas tryggare och mer lättöverskådlig. I närheten finns även andra typer av cykelrelaterad service i form av cykelservicestation, uthyrning av lådcyklar, annan cykelparkering samt en cykelkarusell. Det finns sittplatser där man kan sitta ner, pausa, äta och ladda batterier till bland annat el-cyklar eller mobil.



Figur 8. Cykelhuset i Umeå.

Internationellt och nationellt finns det olika cykelställsmodeller som kommuner och städer arbetar med. Det är vanligt att aktörer kombinerar olika typer av cykelparkering på olika platser i staden, både de med ramlåsning och de utan. Nedan är exempel på olika modeller som finns.



Figur 9. Exempel på cykelparkering med ramlåsning.

Det finns olika exempel på hur cykelparkering för lådcyklar hanteras. Det finns exempel både där det finns mer ordnade platser med specialanpassade cykelställ samt platser där det endast är målat i marken. Nedan är två exempel från Köpenhamn och Ottawa på hur det går att arbeta med att reservera plats på gatan specifikt till en viss typ av cyklar.



Figur 10. Exempel på lådcykelparkering i Ottawa och Köpenhamn.

I Malmö finns ett exempel på reserverade platser för lådcykelparkering på Södra förstadsgatan, samt inne i bike & ride-anläggningarna. I övrigt finns inga reserverade platser till specifika cykelmodeller. Enligt svensk trafiklagstiftning är det inte möjligt att reservera allmän plats åt specifika fordonsmodeller finns det risk att "vanliga cyklar" parkerar på platserna som är tillänkta lådcyklar.



Figur 11. Exempel på lådcykelparkering i Malmö.

5. Trender

5.1 Fler cyklar och fler cykelmodeller

Idag finns betydligt fler cykelmodeller på Malmös cykelbanor och fler väljer att använda cykeln som transportmedel. Från 2003 till 2019 har cykeltrafiken i centrala Malmö ökat med ca 90 %, samtidigt som befolkningen ökat med ca 30 %. Förutom traditionella cyklar finns till exempel olika versioner av lådcyklar, el-cyklar och hybridcyklar. Det ställer krav på mer plats till cykelparkering och högre och fler krav på utformningen av cykelparkeringen. Genom att erbjuda olika typer av cykelparkering ökar möjligheterna för att olika parkeringsbehov tillgodoses. Ökningen av el-cyklar medför andra krav på parkeringen, till exempel att kunna lämna kvar batteriet och låta det ladda under tiden. I den belgiska staden Mechelen (vrtnws, 2022) testar de just nu laddning av batterier på allmän plats. Det har gjorts liknande försök i Sverige, men där har försöken avbrutits mot bakgrund av stölder av batterier. Förvaltningen följer med nyfikenhet försöket i Mechelen och utvecklingen i stort.

En cykelparkering där olika cykelmodeller kan parkeras på ett tryggt och säkert sätt är något som cyklister prioriterar högt, speciellt cyklister med dyrare cyklar. Stöldrisk är enligt studier en av de mest betydelsefulla faktorerna när man överväger att välja cykeln som färdmedel. I en studie (Envall, 2011) jämfördes kraven på cykelparkering mellan cyklister med dyrare modeller och cyklister med vanligare modeller. Studien konstaterade att cyklister med dyrare cykelmodeller har högre krav på cykelparkeringen.

I Malmö blev 16 045 cykelstölder anmälda till Polismyndigheten under perioden 2017–2021, vilket understryker behovet av en säker och högkvalitativ cykelparkering vid olika målpunkter.

5.2 Större konkurrens om plats

Att låta cykelparkering ta plats i staden underlättar inte bara cykelresor utan markerar även att cykeln ses som ett prioriterat transportmedel. Förutom att antalet cykelmodeller blir fler ökar också anspråken på de allmänna cykelställen genom att olika former av delningsfordon (elsparkcyklar och olika delningscyklar) även hänvisas till befintliga cykelparkeringar alternativt egna uppställningsplatser från och med 1 september 2022. Det understryker ytterligare vikten av att se till att det finns tillräckligt stort antal cykelparkeringar efter behov på rätt plats. Från och med 1 januari 2024 kommer dock elsparkcyklarna tvingas in till egna platser. Fler städer och kommuner har tagit fram handböcker för hur arbetet med cykelparkering ska ske, både för privata fastighetsägare och för det egna arbetet.

Fler städer, både nationellt och internationellt arbetar med olika typer av cykelgarage/cykelhus ute i stadsmiljön för att effektivisera ytanvändningen och erbjuda olika typer av cykelparkering. Cykelhusen finns i olika storlekar och utformas ofta med någon form av ljusgenomsläppliga väggar för att öka tryggheten och att det ska smälta in bättre i stadsmiljön. Umeå, Trelleborg och Huddinge är exempel på städer som arbetar med så kallade cykelhus ute i staden med cykelparkering i tvåvåningsställ på platser där det finns ett stort behov av cykelparkering, men för lite plats om all cykelparkering skulle vara på marknivå (se exempel bild 8).

5.3 Cykelparkering vid tågstationer

Omvärldsbevakningen visar att det finns många aktörer som arbetar med olika typer av cykelgarage i nära anslutning till tågstationer. Vid placering av cykelparkering vid tågstationer är det viktigt att ta hänsyn till var cykelflödena kommer ifrån och var entrépunkterna till tågstationen är för att utformningen och dimensioneringen av cykelparkeringen ska bli rätt. Exempel från olika städer visar att cyklister kan tänka sig att gå olika långt beroende vilken typ av cykelparkering som erbjuds. Cykelparkering som ligger långt bort eller på annat sätt har lägre attraktivitet kan förbättras genom exempelvis väderskydd eller högre säkerhet. Det är dock viktigt att tänka på att även cykelparkeringen som ligger på ett litet längre avstånd även ska ligga i anslutning till befintliga cykelstråk och att olika typer av service som pump och realtidsinformation om avgångar är viktiga inslag.

5.4 Service och andra mervärden

Fler aktörer, både privata och offentliga arbetar med att skapa olika mervärden för cyklister vid olika cykelknutpunkter eller vid bostaden. Det handlar om olika typer av utökad service i form av cykelservicestationer, pumpar, förvaringsmöjligheter samt att skapa möjlighet för olika typer av reparationsverksamheter.

Flera fastighetsägare arbetar med att aktivt placera cykelparkeringen närmare bostaden och på mer attraktiva platser än bilparkeringen för att motivera de boende till att använda cykeln som färdmedel i stället för bilen. Samma arbetssätt går att applicera ute på den allmänna platsmarken i Malmö vid disponering av ytor vid olika målpunkter och arbeta mer strategiskt kring vilka färdmedel som tar plats vid olika platser i staden.

6. Fortsatt arbete

Genom denna omvärldsbevakning konstateras det att Malmös arbete med cykelparkering ligger i framkant jämfört med andra framstående cykelstäder.

En av de stora utmaningarna är rätt dimensionering av cykelparkering och platsanspråk. I Malmö bör arbetet med cykelparkering fortgå och vara utforskande. Förvaltningen ska fortsätta studera och inspireras av andra aktörer som arbetar med yteffektiv cykelparkering på platser där behovet av cykelparkering är stort, men platsen begränsad. Ett exempel är hur andra kommuner har arbetat med liknande frågeställningar är med så kallade cykelhus. Platser där cykelhus skulle kunna vara aktuella och komplettera övrig cykelparkering är vid större kollektivtrafikknutpunkter såsom Värnhem och Södervärn. Konceptet är i princip samma som vid våra bike & ride-anläggningar, en låst anläggning där underhållet och driften sköts internt eller externt.

Ytterligare en aspekt som förvaltningen kan arbeta vidare med är hur staden i framtiden kan erbjuda mervärden åt cyklister i form av service kopplat till målpunkter för cyklister. Antalet el-cyklar växer och frågan har börjat diskutera om och hur batterierna på ett säkert sätt kan förvaras och laddas vid cykelparkering på allmän plats. Efterfrågan finns, men under vilka förutsättningar och former det kan ske är ett vidare arbete.

Förvaltningens rutiner kopplat till hur arbetet med cykelparkering genomförs behöver kontinuerligt uppdateras med tanke på den snabba utvecklingen som sker inom cykelvärlden. En del som är viktig att hålla uppdaterad är stadens tekniska handbok. Förvaltningen arbetar kontinuerligt med att se över teknisk handbok med nya ritningar och riktlinjer kring förvaltningens arbete med cykelparkering. Uppdaterade riktlinjer underlättar både internt och för externa aktörer. Förvaltningen arbetar med att utöka andelen cykelställ med möjlighet till ramlåsning och uppgradera den befintliga cykelparkeringen. Vid uppdateringen och utbyte av äldre cykelställ till nyare kommer förvaltningen fortsatt arbeta med att byta till cykelställ med möjlighet till ramlåsning. Ytterligare ett utvecklingsområde är att fortsätta arbeta med är cykelrensningar i befintliga cykelställ för att skapa plats för de cyklar som faktiskt används. Förvaltningen kommer fortsätta med den interna dialogen mellan avdelningarna för hitta nya metoder för hur det kontinuerliga arbetet med cykelrensningar ska ske i staden.

