

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

Matilda Lundkvist
Elin Svensson

© 2014 Matilda Lundkvist, Elin Svensson

Båda författarna har gemensamt bidragit till hela examensarbetet.

Fastighetsvetenskap
Institutionen för Teknik och samhälle
Lunds Tekniska Högskola
Lunds Universitet
Box 118
221 00 Lund

ISRN /LUTVDG/TVLM/14/5312 SE

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

The Value of Bicycle Parking and Car Parking for the Commerce in the City Center of Gothenburg

Examensarbete utfört av/Master of Science Thesis by:

Matilda Lundkvist, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds Universitet

Elin Svensson, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds Universitet

Handledare/Supervisor:

Klas Ernald Borges, universitetslektor, Fastighetsvetenskap, LTH, Lunds Universitet

Aliaksei Laureshyn, biträdande universitetslektor, Trafik och väg, LTH, Lunds Universitet

Caroline Ljungberg, trafikonsult, Trivector Traffic, Lund

Examinator/Examiner:

Ingemar Bengtsson, universitetslektor, Fastighetsvetenskap, LTH, Lunds Universitet

Opponent/Opponent:

Rikard Fogelholm, Civilingenjörsutbildning i Väg- och vattenbyggnad, LTH, Lunds Universitet

Nyckelord:

Cykelparkering, bilparkering, tillgänglighet, handel, omsättning

Keywords:

Bicycle parking, car parking, accessibility, commerce, turnover

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

Abstract

Gothenburg is growing, both the municipality and the region, and it puts new demands on accessibility in the city. One way to regulate the accessibility is by regulating the number of parking lots. According to the parking policy of the City of Gothenburg, the municipality will promote the use of public transport and bicycle riding in the city. To increase accessibility for bikers and create a more pleasant urban environment, the City of Gothenburg aims to double the amount of bicycle parking spaces in the city center compared to the current amount. Merchants in the city center of Gothenburg also want to increase accessibility for pedestrians and bikers, but they are worried that their turnover will decrease if parking lots for cars will be changed into bicycle parking.

The goal of this study is to determine how important the bikers and car drivers are to the merchants in the city center of Gothenburg and the reasons for the visitors, using the parking spaces, to come to the city center. The goal is also to determine, how the contribution to the turnover for merchants differ depending on whether a parking space is used as a car park or bicycle parking.

In the thesis, a survey has been made on the bike and car parks in the city center of Gothenburg. The survey was conducted over eight days in late March /early April 2014. In total, the survey gathered 420 responses divided evenly among bikers and car drivers. The participants were asked when they left their parking lot by car or bicycle.

How much goods visitors transport, plays a minor role in the choice of transportation form. Instead, distance, travel time and flexibility in travel was the basis for choosing traveling mode among the participants who had access to both car and bicycle.

A car unit (which contains an average of 1.5 persons at the survey locations), parking in the city center, spends 3.7 times as much money in the city center as a biker, per visit. A car driver, spends 2.5 times more money in the city center than one biker, per visit. A biker visits the city center a few more times a week and therefore a car driver spends, on average, 1.9 times more money than a bikers, in a week.

A bicycle occupies much less space than a car. A car parking space can fit one car or six bicycles. These six bicycles together spends 1,6 times more per hour than the car. In the thesis, rough estimates of occupancy in parking lots has been made. Based on the estimated capacity utilization and how much money a car unit or six bicycles spend, the result is presented below.

Six bikes spend 490 500 SEK/year and a car 1 268 300 SEK/year. Cars are therefore contributing to a greater extent for the merchants' turnover than the bicycles.

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

Sammanfattning

Göteborg växer, både kommunen och regionen och det sätter nya krav på tillgängligheten i staden. Ett sätt att reglera tillgängligheten är genom parkeringar. Enligt Göteborgs Stads parkeringspolicy ska staden främja ökandet av kollektivtrafik och cykling i staden. För att öka tillgängligheten för cyklister och skapa en trevligare stadsmiljö har Göteborgs Stad bland annat som mål att antalet cykelparkeringar ska fördubblas i stadens centrala delar fram till år 2020.

Även handeln i Göteborgs innerstad vill öka tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter, men de är oroliga för att deras omsättning kommer att förändras negativt om parkeringsplatser för bilar försvinner till fördel för cykelparkeringar. Tidigare studier visar att handeln överskattar bilisternas betydelse för deras omsättning. Därför vill båda parterna, kommunen och handeln, undersöka vilket värde cykel- och bilparkeringarna i innerstaden har för handeln.

Målet med examensarbetet är att se hur viktiga cyklister och bilister är för handeln i Göteborgs innerstad och vad besökarna som nyttjar parkeringsytorna gör i innerstaden. Hur bidraget till omsättningen i handeln skiljer sig per bilparkeringsplats beroende på om den används som bilparkering eller cykelparkering, ska även studeras.

I en kundundersökning som gjordes år 2013 i innerstaden uppgav 16 % av deltagarna att de kom till innerstaden med bil och 2 % uppgav att de kom med cykel. De flesta tog sig till innerstaden med kollektiva färdmedel, dessa har inte studerats i examensarbetet. Trängselskatt infördes i Göteborg i januari 2013, men färdmedelsfördelningen i innerstaden har inte förändrats mellan år 2012 och år 2013, dock kom ännu fler med kollektiva färdmedel. Trafikkontoret har fasta mätstationer som räknar antalet passerande cyklister och de visar en ökning av antalet cyklister med 22 % mellan år 2012 och år 2013. Denna ökning kan dock inte ses i färdmedelsfördelningen i innerstaden, som en kundundersökning från handelsorganisationen Innerstaden Göteborg redovisat. Färdmedelsfördelningen varierar mycket över årstiderna framförallt för att cykling är ett väderberoende färdmedel. Variationen över året för färdmedelsfördelningen påverkar inte rörelsen i innerstaden och följaktligen borde den heller inte påverka handelns omsättning i större utsträckning.

I examensarbetet har en enkätundersökning utförts på cykel- och bilparkeringarna på delar av Kungsgatan och Kungstorget i Göteborgs innerstad. Kungsgatan har bilparkering längs med gatan och i den närmaste omgivningen är det varierad verksamhet såsom gym, kontor, handel och en vårdcentral. Kungstorget däremot har en större parkeringsyta och verksamheten omkring består i huvudsak av handel och kontor. Undersökningen utfördes under åtta dagar i månadsskiftet mars/april 2014.

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

Totalt samlades 420 svar in som är jämt fördelade över cyklister och bilister och de två undersökningsplatserna. Deltagarna tillfrågades när de lämnade sin parkeringsplats med antingen bil eller cykel.

Resultaten från undersökningen visade att det var stora skillnader mellan Kungsgatan och Kungstorget. Kungsgatan hade många besökare som skulle till arbete/skola eller tjänster och på Kungstorget skulle de flesta besökarna handla.

Hur mycket varor besökaren ska transportera spelar en mindre roll i val av färdmedel då endast 14 % av alla deltagare (främst bilister) på Kungsgatan och Kungstorget hade varor när de lämnade platsen som var svåra att ta på cykel. Istället var avståndet, restiden och flexibiliteten på färdmedlet det som avgjorde färdmedelvalet bland de deltagare som hade tillgång till både bil och cykel.

En bilenheter (som i genomsnitt innehåller 1,5 personer på undersökningsplatserna) som parkerar i innerstaden spenderar 3,7 gånger så mycket pengar i innerstaden som en cyklist per besök. En bilist däremot, spenderar 2,5 gånger mer än en cyklist per besök. En cyklist besöker innerstaden lite fler gånger i veckan och därför spenderar en bilist i genomsnitt 1,9 gånger mer pengar än en cyklist sett på en vecka.

En cykel upptar mycket mindre yta än en bil. På en bilparkeringsplats får en bil eller sex cyklar i cykelställ plats. Bilen spenderar 1,8 gånger mer i timmen än de sex cyklarna tillsammans, på parkeringarna på Kungsgatan. På Kungstorget spenderar bilen 1,5 gånger mer än de sex cyklarna.

I examensarbetet har uppskattningar av beläggingsgraden på parkeringsplatserna gjorts. Utifrån den uppskattade beläggingsgraden på platserna och hur mycket pengar en bilenheter eller sex cyklar spenderar så har resultatet blivit de värden som presenteras här nedan.

På Kungsgatan spenderade sex cyklar 195 000 kr/år och en bil 375 000 kr/år. På Kungstorget spenderade sex cyklar 1 348 000 kr/år och en bil 1 617 600 kr/år. Bilparkeringarna bidrar alltså i större utsträckning till handelns omsättning än cyklarna. Dock tar bilarna upp mer yta omkring själva parkeringsytan och denna yta är inte inräknad i dessa beräkningar.

Förord

Detta examensarbete har genomförts vid avdelningen för Fastighetsvetenskap vid Lunds Tekniska Högskola under våren 2014. Idén till vårt examensarbete fick vi vid samtal med Lena Smidfelt Rosqvist och Caroline Ljungberg på Trivector Traffic. Under arbetets gång har Caroline Ljungberg har handlett oss och Lena har hjälpt med expertråd.

Ett stort tack vill vi rikta till Caroline och Lena för alla de bra kommentarer och nya infallsvinklar ni bidragit med. Vi vill även tacka övriga anställda på Trivector för givande diskussioner på luncher och kaffepauser och för att ni har fått oss att känna oss välkomna hos er på era härliga kontor i både Lund och Göteborg.

Ett stort tack även till vår handledare på LTH, Klas Ernard Borges för ditt stöd samt för värdefulla tips och idéer under arbetets gång. Vi är glada över att ha fått ta del av så många av dina tankar om cykling.

Det sista tacket går till Trafikkontoret på Göteborg Stad och till Innerstaden Göteborg för att ni har gett oss värdefull information och bidragit med material och hjälp vid undersökningen.

Lund den 31 maj 2014
Matilda Lundkvist och Elin Svensson

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

Innehållsförteckning

1. Inledning	15
1.2 Syfte	15
1.3 Frågeställningar	15
1.4 Disposition	16
1.5 Definitioner/Nyckelbegrepp	16
1.6 Metod	17
1.6.1 Problemformulering	18
1.6.2 Litteraturstudie	18
1.6.3 Fallstudie	18
1.6.4 Resultat och resonemang	19
1.7 Felkällor	19
1.8 Begränsningar	20
2. Teorier och tidigare studier	21
2.1 Tillgänglighet	21
2.1.1 Tillgänglighet för cyklister	21
2.1.2 Tillgänglighet för bilister	22
2.1.3 Tillgänglighet för olika grupper	23
2.3 Färdmedels betydelse för handeln	25
2.3.1 Växjö	25
2.3.2 Köpenhamn	26
2.3.3 Melbourne	27
2.4 Parkering och handel	29
3. Göteborgs innerstad	33
3.1 Göteborg	33
3.2 Göteborgs centrum	35
3.2.1 Handel	36
3.2.2 Restaurang och café	36
3.3 Innerstaden Göteborg	37
3.3.1 Innerstadens handlingsplan 2014	37
3.3.2 Rörelse i innerstaden	38

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

3.3.3 Kundundersökning 2013	39
3.3.4 Medlemsundersökning 2013	42
3.3.5 Parkering- och tillgänglighetsenkät 2012	43
3.4 Trafik i Göteborg	45
3.4.1 Bil	45
3.4.2 Kollektivtrafik	47
3.4.3 Cykel	47
3.4.4 Parkering i innerstaden	48
3.4.5 Stadens satsningar på cykel	49
3.4.6 Cyklisters resvanor i Göteborg	50
4. Transportpolitik	53
4.1 De transportpolitiska målen	53
4.1.1 Funktionsmål	53
4.1.2 Hänsynsmål	53
4.2 Göteborg	54
4.2.1 K2020	54
4.2.2 Trafikstrategin	54
4.2.3 Parkeringspolicyn	55
4.2.4 Cykelprogrammet	58
5. Enkätundersökningen	59
5.1 Svarsgrupp	59
5.2 Platser – Kungsgatan och Kungstorget	59
5.3 Antal svar	64
5.4 Tidpunkter	64
5.5 Pilotundersökning	66
5.6 Enkäten	68
6. Resultat	73
6.1 Deltagarfördelning och förutsättningar	73
6.1.1 Svarsfrekvens	73
6.1.2 Könsfördelning	74
6.1.3 Åldersfördelning	75
6.1.4 Antal resenärer per bil	75
6.1.5 Väder	76

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

6.1.6 Tidsfördelning och rörelse	76
6.1.7 Antal parkeringstillfällen	79
6.1.8 Belägningsgrad.....	79
6.1.9 Reliabilitet i resultaten	80
6.2 Ärendefördelning	80
6.2.1 Ärende per plats	80
6.2.2 Ärende per färdmedel.....	82
6.3 Val av färdmedel.....	84
6.4 Antal resor senaste veckan.....	85
6.5 Restid	86
6.6 Svårighet att hitta parkering.....	90
6.7 Parkeringstid	91
6.8 Storlek på varor	92
6.9 Spenderade pengar	93
6.9.1 Spenderade pengar per plats	93
6.9.2 Spenderade pengar per färdmedel.....	95
6.9.3 Spenderade pengar per bilparkeringsplats	98
6.10 Sammanfattning	99
7. Diskussion.....	101
7.1 Faktorer som påverkar valet av färdmedel.....	101
7.2 Färdmedelsfördelning i innerstaden.....	103
7.3 Cyklisternas och bilisternas bidrag till handeln	104
7.3.1 Spenderade pengar per besök.....	104
7.3.2 Skillnaderna mellan en bilist och en cyklist.....	105
7.3.3 Spenderade pengar per vecka.....	105
7.4 Värdet av en bilparkeringsplats.....	106
7.5 Göteborgs innerstad - en handelsplats med eller utan bil	108
8. Slutsats	109
8.1 Vilka faktorer påverkar valet av färdmedel till Göteborgs innerstad?.....	109
8.2 Vilken betydelse har en bilist i jämförelse med en cyklist för omsättningen? 109	
8.3 Vilket värde har parkeringarna för handeln?	110
9. Referenser	111

BILAGOR

Bilaga 1. Enkätformulär, cykel

Bilaga 2. Enkätformulär, bil

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Göteborg växer, både kommunen och regionen. I Göteborgsregionens tillväxtstrategi beräknas det finnas 150 000 fler invånare och 80 000 fler arbetstillfällen i kommunen om 20 år¹. Av dessa så beräknas 45 000 boende och 60 000 arbetsplatser vara i de centrala delarna av Göteborg². Ökningen sätter nya krav på Göteborgs Stad som vill växa hållbart. Därför har Göteborgs Stad bland annat som mål att fördubbla antalet cykelparkeringar i stadens centrala delar fram till år 2020 för att öka tillgängligheten för cyklisterna och skapa en trevligare stadsmiljö³. Även handeln vill öka tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter, men de är oroliga för att deras omsättning kommer att påverkas negativt om parkeringsplatser för bilar försvinner till fördel för cykelparkeringar.

Samtidigt finns tidigare studier, bl.a. i Växjö, Köpenhamn och Melbourne, som visar att cyklisten har en betydande roll för handeln. Att applicera dessa studier på Göteborg kan vara svårt då städerna är olika. Till skillnad från till exempel Växjö är Göteborg klassad som en storstad dit besökare kommer från hela Göteborgsregionen för att handla, samt att staden har en stor mängd turister. Göteborgs Stad är därför intresserade av att få en studie av hur det ser ut med cyklisternas och bilisternas bidrag till handeln i Göteborgs innerstad. Två platser valdes ut som undersökningsplatser och som fick representera hela innerstaden. Studien blir ett underlag för Göteborgs Stad i tillgänglighetsarbetet för gång- och cykeltrafikanter.

1.2 Syfte

Syftet med arbetet är att undersöka hur mycket pengar en cykelparkering genererar till handeln i jämförelse med en bilparkering i Göteborgs innerstad idag.

1.3 Frågeställningar

- Vilka faktorer påverkar valet av färdmedel till Göteborgs innerstad?
- Vilken betydelse har en bilist i jämförelse med en cyklist för handelns omsättning i innerstaden?
- Vilket värde har parkeringarna för handeln?

¹ Hellberg, S. et al (2014)

² Löf, Y. et al. (2014a) s9

³ Göteborgsregionen (2009)

1.4 Disposition

Kapitel 2 Innehåller de teorier som arbetet bygger på och de tidigare studier som har används när metoden för undersökningen har arbetats fram.

Kapitel 3 Beskriver Göteborgs innerstad, trafikförhållandena där och handels situation.

Kapitel 4 Beskriver politiska mål som Sverige och Göteborgs Stad har för transporter.

Kapitel 5 Behandlar bakgrunden till undersökningens genomförande och utformning.

Kapitel 6 Resultaten från undersökningen presenteras och analyseras.

Kapitel 7 Diskussion kring undersökningens resultat och jämförelse mellan dessa resultat, andra studiers resultat samt annan information som arbetet tagit del av.

Kapitel 8 En sammanfattning av de slutsatser som dragits.

1.5 Definitioner/Nyckelbegrepp

Bilenhet	I denna studie: Samtliga resenärer i en bil.
Bilist	I denna studie: Person som kom till centrum med bil på någon av undersökningdagarna, antingen som förare eller som medpassagerare.
Bilparkeringsplats	I denna studie: Parkeringsplats som rymmer en bil eller sex cyklar, 5x2,5 meter.
Bilparkeringsyta	I denna studie: En yta för flera bilparkeringsplatser.
Cykelpendlare	I denna studie: Personer som cyklar regelbundet till arbete eller skola.
Cyklist	I denna studie: Person som kom till centrum på cykel på någon av undersökningdagarna.
Gågata	Gata där motordrivna fordon inte får framföras, med undantag för varuleveranser, transport av gods eller boende, transport av hotellgäster eller motsvarande samt för sjuka eller rörelsehindrade personer ⁴ .

⁴ SFS 1998:1276, 8 kap. 1§

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

Gång/till fots	I denna studie: Resa som endast utförts till fots, utan användning av andra färdmedel.
Gångfartsområde	Område där fordon inte får föras med en högre hastighet än gångfart, de får inte parkera på annan plats än markerade platser och de har väjningsplikt mot gående ⁵ . Tidigare kallat gårdsgata.
Göteborgs innerstad	Området innanför Vallgraven i Göteborgs centrum (se bild 3, kap 3.2)
Göteborgsregionen	Kommunerna Ale, Alingsås, Göteborg, Härryda, Kungsbacka, Kungälv, Lerum, Lilla Edet, Mölndal, Partille, Stenungssund, Tjörn och Öckerö ⁶ . Kommunerna ingår också i en samarbetsorganisation.
Sällanköpsvaror	Kläder, hemutrustning, fritidsvaror etc.
Tillgänglighet	Den lätthet med vilken privatpersoner, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud och de aktiviteter i samhället som de har behov av ⁷ .

1.6 Metod

Detta examensarbete bygger på en litteraturstudie och en intervjustudie på två olika platser med tillhörande analys.

Genom hela studien har arbete gjorts för att hålla hög reliabilitet och validitet. Reliabiliteten i arbetet innebär vilken tillförlitlighet som finns i datainsamling och analys⁸. Reliabiliteten har det diskuterats kring i samtliga moment i examensarbetet. Validitet innebär att studier sker på det som är relevant för situationen. För att uppnå en god validitet har kontinuerliga kontakter hållits med berörda parter på Innerstaden Göteborg (hädanefter kallat Innerstaden) och Göteborgs Stad - Trafikkontoret (hädanefter kallat trafikkontoret), samt handledare på Trivector och vid Lunds Tekniska Högskola. Samtal med dessa parter har gett värdefulla synpunkter för studiens framskridande och resulterar i en stärkt validitet.

⁵ SFS 1998:1276, 8 kap. 1§

⁶ Göteborgsregionen (2014)

⁷ Göteborgs Stad - Trafikkontoret (2009) s11

⁸ Höst, M., Regnell, B. och Runeson, P. (2006) s41

1.6.1 Problemformulering

Studien inleds med att ta fram en problemformulering tillsammans med de berörda parterna, Innerstaden och trafikkontoret. Under denna process styrks det att frågan har ett intresse och en aktualitet bland dem.

1.6.2 Litteraturstudie

Inledningsvis görs en studie av litteratur, teorier samt studier i ämnet från andra städer. Utifrån dessa studier, samt problemformuleringen, så arbetas en metod fram för att svara på examensarbetets frågeställningar.

1.6.3 Fallstudie

En fallstudie innebär att studera vissa individer, mindre grupper eller ett samhälle för att fördjupa sig i teorier kring det ämne arbetet behandlar⁹. I examensarbetet gjordes en fallstudie på cyklister och bilister i Göteborgs Stad genom arkivanalys och undersökningar i form av enkätintervjuer.

Arkivanalys

I fallstudien av Göteborgs innerstad (hädanefter kallat innerstaden) analyserades följande relevant information:

- Fördelning av resor i och till staden med bil, cykel, gång och kollektivtrafik.
- Fördelning av ärenden i innerstaden.
- Handelns upplevda fördelning mellan de olika trafikslagen.
- Information om hur tillgänglighet för bil och cykel har värderats av kunderna vid val av handelsplats.
- Handelns omsättning i innerstaden.
- Antal cykel- och bilparkeringsplatser i innerstaden.

Enkätundersökning

Enkätundersökningens (hädanefter kallat undersökningen) frågor och metod har arbetats fram tillsammans med Innerstaden och trafikkontoret och efter deras önskemål. Frågorna testades sedan i en pilotstudie på platser som liknar de valda undersökningsplatserna i Göteborg och reviderades efter pilotstudiens resultat. Resultatet från pilotstudien används i övrigt inte i examensarbetet.

⁹ Nationalencyklopedin (2014a)

Undersökningen gjordes med hjälp av enkäter i direkt intervjuform. Fördelar med direkta intervjuer är att respondenterna har ett färskt minne av situationen, svarsfrekvensen blir hög och eventuella oklarheter kring frågorna kan redas ut direkt. Nackdelar är att intervjuaren kan påverka respondentens svar genom ansiktsuttryck och betoningar. Eftersom enkäten innehåller samma frågor till alla deltagare så är den av fix metodik. Metoden kräver att de som intervjuar presenterar frågorna så likartat som möjligt.

Målgrupp för undersökningen var de som hade parkerat sin bil eller cykel på en av de två utvalda platserna och som var över 15 år. Platserna och tiderna valdes tillsammans med trafikkontoret. Deltagarurvalet skedde slumpmässigt på så vis att intervjuarna tillfrågade alla cyklister och bilister som hon eller han hann med. Däremot hade de inte möjlighet att tillfråga samtliga cyklister och bilister. Målet var att få in en viss mängd svar så att säkra slutsatser kunde dras.

1.6.4 Resultat och resonemang

Utifrån den information som samlats ihop under projektets gång diskuteras och resoneras det kring resultaten utifrån reliabilitet, validitet och representativitet.

Representativitet beskriver om slutsatserna av arbetet är generella¹⁰. I detta fall blir utgången ett resultat från en fallstudie av Göteborg. Det innebär alltså att det som examensarbetet visar, inte nödvändigtvis kommer att stämma in på andra platser.

1.7 Felkällor

Examensarbetet bygger på en undersökning som gjordes i månadsskiftet mars/april 2014. Under ett år sker stora variationer i användandet av cykel och bil bl.a. på grund av väder och semester. Därför kan den tidsperiod då examensarbetets undersökning utfördes inte göras representativ för ett helt år.

Undersökningen utfördes under en vecka när det hade varit löning, då mest pengar spenderas i handeln, vilket kan påverka resultaten om hur mycket pengar deltagarna spenderade.

Undersökningen utfördes av flera intervjuare. Eftersom det var intervjuaren som läste upp frågorna åt deltagaren är det möjligt att de olika intervjuarna har påverkat deltagarnas svar. Frågorna i enkäten och svaren intervjuarna fick kan ha tolkats olika.

Intervjuarna tillfrågade så många de hade möjlighet till under undersökningstiden. De hade väldigt kort tid på sig att hinna fråga en besökare om de ville ställa upp och svara på undersökningen. Resultatet blev att många av de som deltog var personer som tog mycket tid på sig vid sitt fordon. Alltså missades en större del av den grupp

¹⁰ Höst, M., Regnell, B. och Runeson, P. (2006) s41

som hade bråttom och ont om tid till att delta i undersökningen. Det kan inte uteslutas att dessa hade ett annat handelsmönster än urvalsgruppen som helhet.

Undersökningen har utförts på två olika platser i Göteborgs innerstad. Dessa platser utgör endast en liten del av innerstaden och därför är det svårt att säga att de representerar hela innerstaden.

Beläggningsgraden av parkeringsplatserna i examensarbetet är endast uppskattningar utifrån observationer under undersökningsdagarna. Restiden som deltagarna anger är i de flesta fall en uppskattning från deras sida, därför kan denna information vara något osäker.

Hur skrymmande varorna var som deltagarna tog på cykeln eller i bilen fick intervjuarna uppskatta själva. Det blir en personlig uppfattning från intervjuarnas sida över vad som går att ta på en cykel och inte.

1.8 Begränsningar

I undersökningarna har målgruppen begränsats till personer över 15 år som hade parkerat sin bil eller cykel på en av de två utvalda platserna. Medresenärer i bil inkluderas. Geografiskt koncentrerar sig studien på två utvalda platser i Göteborgs innerstad och förutsättningarna gällde dagens förhållanden i staden. Cykel är ett färdmedel som utnyttjas mest under sommarhalvåret, så för en högre svarsfrekvens lades undersökningen inte för tidigt under kalenderåret. Tidsperioden för studien har även begränsats efter vad som är möjligt i ett examensarbete och undersökningen har genomförts under åtta dagar i sträck i månadsskiftet april/maj 2014. Omfattningen av enkätens frågor har anpassats efter vad som är lämpligt vid denna typ av intervju på stan och efter resultat från en pilotstudie.

Examensarbetet omfattar endast cyklister och bilister i innerstaden. Arbetet kan alltså inte ses som en beskrivning över det totala köp- och resemönster i innerstaden.

2. Teorier och tidigare studier

I detta kapitel presenteras teorier och tidigare studier som examensarbetet bygger metod på och analyserar resultaten utifrån. Teorierna handlar främst om tillgänglighet. De tidigare studierna är bland annat från Växjö, Köpenhamn och Melbourne, dessa är intressanta både i sin metod och sitt resultat. Kapitlet innehåller även en sammanställning av flera olika studier som gett intressanta resultat för examensarbete.

2.1 Tillgänglighet

Tillgänglighet definieras som med vilken lätthet privatpersoner, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud och aktiviteter de har behov av¹¹.

2.1.1 Tillgänglighet för cyklister

Tillgängligheten för cyklister påverkas främst av närheten till målpunkten, men även av genhet, kontinuitet, trygghet, drift och underhåll, parkeringsmöjligheter och orienterbarhet¹².

Avstånd är den enskilt största faktorn som påverkar användningen av cykel¹³. Nästan alla cykelresor är fem kilometer eller kortare samtidigt som omkring hälften av alla bilresor är fem kilometer eller kortare. Blir avståndet för kort är gång det mest attraktiva sättet att ta sig fram.

Genhet är jämförelsen mellan fågelvägen och längden på den verkliga vägen¹⁴. Det verkliga avståndet på cykel jämfört med fågelvägen bör inte vara mer än 25 % längre för att cykeln skall vara ett attraktivt färdmedelsval.

Kontinuitet innebär hur väl cykelvägarna är sammanlänkade och är viktigt för cykelnätets helhet. För att skapa god kontinuitet bör bland annat den barriäreffekt som en biltrafikerad väg kan skapa för cyklister i form av flödets storlek, andel tung trafik och hastigheten minskas¹⁵. Barriärerna av denna typ skapar direkta och indirekta effekter. De direkta effekterna är väntetider, fördröjning och upplevd risk för sig själv och andra. Den indirekta effekten kan vara förändring av resvanor. I Göteborg har en cykelfartsgata nyligen anlagts på Västra Hamngatan bland annat för att bli av med en barriär som tidigare kan ha varit orsaken till att människor valt att inte cykla där.

¹¹ Sveriges Kommuner och Landsting et al. (2007) s62

¹² Sveriges Kommuner och Landsting et al. (2007) s68

¹³ Sveriges Kommuner och Landsting et al. (2007) s210

¹⁴ Sveriges Kommuner och Landsting et al. (2007) s68

¹⁵ Sveriges Kommuner och Landsting et al. (2007) s202

Trygghet är hur cyklisterna själva upplever säkerheten. Cyklist och fotgängare är den grupp trafikanter som är mest utsatta för trafikolyckor, de är oskyddade trafikanter¹⁶. Säkra passager, god vinterväghållning och barmarksunderhåll är viktigt för säkerheten såväl som tillgängligheten. 60-75 % av de cykelolyckor som kräver sjukvård är singelolyckor och har orsakats främst av halka, löst grus och sprickor. 40 % av de drabbade är 17 år eller yngre. Även äldre har stor skaderisk. De flesta dödsolyckor sker vid kollision.

Drift och underhåll kan definieras genom många olika faktorer som inventeras. Drift är en kortsiktig åtgärd som kan behöva göras dagligen, t.ex. snöröjning av vägar och underhåll är en mer beständig åtgärd, t.ex. reparation av hål i asfalten.

Parkeringsmöjligheten definieras som antalet parkeringsplatser och beläggningsgraden på dessa vid varje viktig målpunkt. Cyklisten vill veta var den kan parkera sin cykel och att där finns plats¹⁷. Många cyklister (speciellt de som cyklar till arbete/skola) värderar högt att kunna låsa fast cykeln ordentligt och att det finns väderskydd. Parkeringen ska dessutom ligga i nära anknytning till målet. Om cykeln kan parkeras närmare målpunkten minskar den upplevda restiden. En cyklist ser nämligen tiden det tar att gå till/från parkeringen som fem gånger längre än tiden själva resan på cykeln tar. Cykelparkeringens placering kan därför anses vara viktig för att få fler att välja cykeln trots att cykeln kan parkeras mer fritt än en bil¹⁸. Cykeln får parkeras överallt förutom där vägmärken visar på förbud eller där den blockerar framkomligheten för andra trafikanter och människor med funktionsnedsättning¹⁹.

Orienterbarhet är hur lätt det är att hitta till rätt plats och är främst viktigt för cyklister som är "nya i området" och hjälps med skyltar och liknande²⁰.

2.1.2 Tillgänglighet för bilister

Tillgängligheten för bilister beror på samma faktorer som för cyklister. För bilister tillkommer även färdhastighet, trängsel, avgifter och tillgången till bil och/eller körkort²¹. Bilisters tillgänglighet begränsas i stor utsträckning av ekonomiska faktorer. Parkeringsmöjligheter begränsar även tillgängligheten med bil.

För att minska mängden biltrafik i ett område kan en reduktion av antalet parkeringsplatser göras²². Finns det färre platser att parkera på kommer inte lika stor mängd biltrafikanter att passera eller försöka parkera på platsen. En vanligt förekommande storlek på en bilparkeringsplats är 5x2,5 meter²³. Parkeringsplatser på

¹⁶ Hydén, C. (2008) s91

¹⁷ Sveriges Kommuner och Landsting et al. (2007) s210

¹⁸ Hydén, C. (2008) s235

¹⁹ Göteborgs Stad (2014a)

²⁰ Sveriges Kommuner och Landsting et al. (2007) s68

²¹ Sveriges Kommuner och Landsting et al. (2007) s70

²² Hydén, C. (2008) s356

²³ Hydén, C. (2008) s356

gatan kan ytoptimeras. Är parkeringsplatserna tvärställda från gatan är de minst ytkrävande då de är snedställda med 60 grader.

För att jämföra en bils med en cykels effektivitet mellan två punkter kan deras restid jämföras genom en restidskvot. Restidskvoten grundas på total restid med cykel och total restid med bil²⁴. För att cykel skall vara ett alternativ ska kvoten cykel/bil helst vara under 1,5 vilket betyder att cykelresan högst får ta 50 % längre tid än bilresan på samma sträcka.

2.1.3 Tillgänglighet för olika grupper

Barn

Med barn avses personer som har börjat skolan och inte är trafikmogna ännu (mellan 6-12 år)²⁵. Tillgängligheten för barn handlar mycket om säkerhet och trygghet. Föräldrarna skall känna sig trygga med att låta barnen röra sig själva i området. Trafiken är inte enda faktorn som vägs in här utan även risken för överfall. Tillgänglighet för barn mäts i antalet säkra vägar till målpunkten.

Funktionshindrade

Funktionshindrades tillgänglighet påverkas främst av anpassning av gaturummet och kollektivtrafiksystemet. Även trygghet och tillförlitlighet är viktigt. Därför definieras tillgängligheten för denna grupp som andelen användbara vägar och kollektivtransportmedel samt bra övergångar mellan dessa. Service måste ligga nära. För de som t.ex. har hjälp av en rollator, bör avståndet från busshållplatsen till målpunkten inte vara mer än 100 meter. Om det finns möjlighet till vila kan avståndet ökas till 300 meter.

Kvinnor och män

Det finns stora skillnader i kvinnors och mäns resmönster som bland annat beror på inkomst, värderingar, pendlingsavstånd, tillgång till färdmedel och rädsla för våld. Män reser i genomsnitt längre till arbetet men kvinnor har fler resor till service och handel dvs. fler och kortare resor. Bil används mer av män än av kvinnor, bland annat för att kvinnor inte har tillgång till bil i samma utsträckning som män. Att kvinnor känner sig mindre trygga begränsar deras tillgänglighet.

2.2 Cykling i städer idag

Hur mycket det cyklas varierar mycket från stad till stad. De städer som det cyklas mycket i är antingen studentstäder eller städer som länge har haft en utpräglad cykeltradition.

Åldersgruppen 25-44 år är den grupp som tillsammans cyklar längst sträcka. En normal cykelresa är idag inte längre än fem kilometer. 66 % av cykelresorna som är

²⁴ Hydén, C. (2008) s230

²⁵ Sveriges Kommuner och Landsting et al. (2007) s72

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

kortare än fem kilometer är arbets-, skola- och fritidsresor. Längre cykelresor är oftast till en viss servicetjänst, arbetet eller skola för högre utbildning än gymnasium. Cykeln används minst till tjänsteresor. Elva procent av cykelresorna är inköpsresor av dagligvaror.

Att det är många cykelresor som går till arbete/skola kan ses när vilka tider på dygnet som det cyklas mest studeras. I Linköping har en undersökning visat att de flesta cykelresor sker på vardagar mellan 07.00-08.00 och 16.00-17.00 (se diagram 1)²⁶.

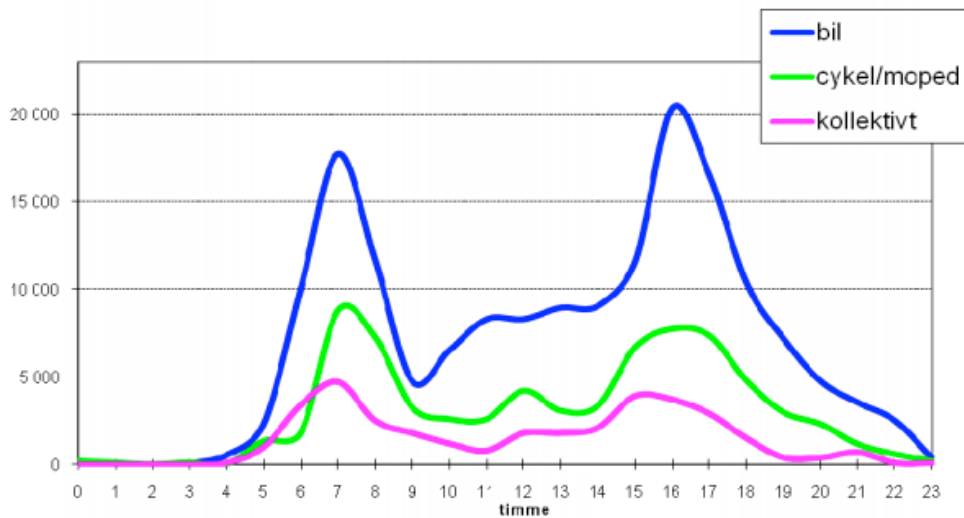


Diagram 1. Resandets fördelning över dygnet för bil, cykel/moped och kollektivtrafik.

Stora förändringar sker i cyklandet vid tillfälliga ändringar i vädret. Studier har visat att cyklandet minskar 25-50 % vid hårda vindar, kyla och regn²⁷. Cyklandet sjunker kraftigt under vintern. I södra och mellersta Sverige cyklar tre gånger fler under sommaren som under vintern. I norra Sverige är cyklandet tio gånger större på sommaren. En undersökning från Göteborg visar att hälften av cyklisterna cyklar året om och den andra hälften cyklar främst från april till oktober.

År 2008 hade 90 % av alla vuxna invånare i Sverige tillgång till en cykel²⁸. Andelen cykelägare är större i tätorterna än i landets större städer, där Göteborg hamnar. Ju större staden är, desto färre cyklar per invånare finns det. Har staden dessutom en god kollektivtrafik och en hög biltäthet per capita innebär detta en minskning av cykeltrafiken. Cykelresor till hållplats för buss eller spårvagn, eller till tågstation kräver goda parkeringsmöjligheter.

²⁶ Johansson, S. (2009) s17

²⁷ Hydén, C. (2008) s219

²⁸ Hydén, C. (2008) s216

2.3 Färdmedels betydelse för handeln

2.3.1 Växjö

År 2010 gjorde Handels Utredningsinstitut (HUI) en konsumentundersökning i Växjö med syftet att se vilken betydelse cyklisterna har för handeln i Växjö centrum²⁹. Undersökningen genomfördes under tisdagen, onsdagen och lördagen sista veckan i maj 2010. Undersökningen riktade sig till besökare i staden och svaren registrerades av en intervjuare. 454 besökare tillfrågades och 281 svarade, vilket ger en svarsfrekvens på 62 %. Av de som deltagit i undersökningen är det inte känt hur många från varje färdmedelsgrupp som har svarat. För beräkning av cyklisternas ekonomiska betydelse användes följande källor:

- Uppgifter om omsättning för detaljhandeln och restaurangnäringen i centrum
- Statistik om hur många som cyklar till centrum (utförda av Växjö kommun)
- Hur mycket pengar cyklisterna spenderar på olika varor och tjänster utifrån enkätsvaren
- Hur antalet cyklar till centrum varierar mellan årstiderna utifrån enkätsvaren

Resultat

Besökarna i Växjö centrum spenderar i genomsnitt 236 kronor per vardag fördelat enligt tabell 1 nedan.

Handelsgrupp	(kr)
Skor och kläder	168
Restaurang och café	32
Livsmedel	32
Kultur och nöje	4
Parkering, tandläkare, frisör etc.	12

Tabell 1. Spenderade pengar/besökare per vardag, handelsgrupp

Shopping av skor och kläder var helt klart den största utgiftsposten. På restaurang/café och livsmedel spenderades endast 20 % vardera av summan som spenderades på shopping.

Hur mycket pengar besökarna spenderade i genomsnitt per vardag beroende på färdmedel fick det utslag som visas i tabell 2 på nästa sida.

²⁹ Lindblom, J. och Vestin, H. (2010)

Färdmedel	(kr)
Bil	290
Cykel	260
Buss	248
Till fots	181
Tåg	148

Tabell 2. Spenderade pengar per besök och färdmedel under vardagar

Under en lördag spenderade besökarna betydligt mycket mer, i genomsnitt 315 kronor per besökare. De som kommer på cykel handlar mer kläder och fritidsartiklar och mindre hemutrustning. Cyklisten spenderade mer pengar än de som kom med buss, tåg eller till fots till centrum gör. Däremot spenderar cyklisten lite mindre än en bilist. De som anländer med cykel, tåg, buss och till fots spenderar mer tillsammans än vad en bilist gör.

Slutsats

I Växjö var bilen ett lite vanligare och bussen ett lite ovanligare färdmedel under helgerna jämfört med vardagarna. Skillnaden var dock marginell. Författarna förklarade detta som att på helgen handlar besökarna för ett högre belopp och då kan biltransport av varor krävas. Bilister handlar tyngre/mer skrymmande varor än resterande färdmedelsgrupper.

Skillnader mellan Växjö och Göteborg

- Cykel är det näst vanligaste färdmedlet till Växjö centrum, 33 % av besökarna kom med cykel. I Göteborg cyklar ungefär 9 % (2011)³⁰.
- Växjö är en mindre stad. Göteborg klassas som storstad och har mer besökare och turism.
- Växjö har ett mindre utbud av butiker i centrum nämligen ca 130 stycke och innerstaden har enligt Innerstadens hemsida 470 butiker^{31, 32}.

Likhet med Växjö och Göteborg

- Båda städerna vill göra centrumkärnan mer cykelvänlig, ge mer plats åt cyklisten i staden.

2.3.2 Köpenhamn

Köpenhamn är en stad som alltid hamnar på listor med rankning över världens cykelvänligaste städer, ofta som topp tre. I en lista av Copenhagenize hamnar

³⁰ Göteborgs Stad - Trafikkontoret (2012)

³¹ Växjö City (2014)

³² Innerstaden Göteborg (2014e)

Köpenhamn på en andra plats av 80 rankade städer runt om i världen³³. I The City of Copenhagen's cykelräkenskaper från år 2014 konstaterades att en bilist handlar för mer pengar än en cyklist per besök i Köpenhamns centrum³⁴. Däremot så besöker en cyklist centrum oftare, vilket innebär att de spenderar mer totalt över en period än vad en bilist gör. 35 % av resorna i huvudstaden sker med cykel. Cyklisterna i Köpenhamn handlar sällanköpsvaror och livsmedel för totalt 15,4 miljarder danska kronor per år och motsvarande siffra för bilister är 15,3 miljarder danska kronor per år. Av de som angett att de inte använt cykeln för att handla angav hela 26 % av dem att tillgången till cykelparkering var anledningen till att de inte använder cykeln när de ska handla.

Skillnader mellan Köpenhamn och Göteborg

- Göteborgs vill bli en attraktiv cykelstad. Köpenhamn är redan en attraktiv cykelstad, de jobbar för att bli världens bästa.
- Köpenhamn har en platt topografi medan Göteborg har mer höjdskillnader.
- Göteborgs Stad (kommunen) är större än Köpenhamn till ytan (Göteborg: 448 kvadratkilometer³⁵, Köpenhamn: 180 kvadratkilometer³⁶)

Likhet med Köpenhamn och Göteborg

- Både Göteborg och Köpenhamn klassas som storstäder.

2.3.3 Melbourne

I Melbourne, Australien gjordes en studie 2008 över hur mycket av omsättningen i handeln som besökare bidrar med beroende på om de kommer med cykel eller bil³⁷. Hypotesen var att de allmänna ytor som används för bilister på handelsstråk inte är motiverade av den ekonomiska input bilister ger handeln.

En kvantifierad studie gjordes av hur mycket pengar cyklister och bilister på, den för Melbourne typiska handelsgatan, Lygon street handlar för. Undersökningen kartlade folks rese- och handelsvanor genom en enkät på gatan som genomfördes på olika platser och olika tider på dygnet, både vardag och helg.

Studien fokuserade på en genomsnittlig cyklist och en genomsnittlig bilist på Lygon Street, inte på hur mycket pengar gruppen cyklister och gruppen bilister handlade för totalt. Andra studier har visat att hur många som cyklar beror till stor del på hur infrastrukturen ser ut och ändras därefter, därför är massan idag inte lika intressant.

³³ Copenhagenize (2013)

³⁴ City of Copenhagen (2014)

³⁵ Nationalencyklopedin (2014c)

³⁶ Stockholm-Köpenhamn (2014)

³⁷ Alison, L. (2008)

Resultat

1 020 personer deltog i studien som visade att det framförallt är handelsmiljön och inte parkeringsmöjligheterna som skapar en livlig handel. De allmänna ytorna på gatorna skall gynna ekonomin, den sociala miljön och samtidigt vara säkra. Cyklister använder knappt tre procent av det utrymme som en bilist använder.

En cyklist spenderar i genomsnitt 19.97 AUD per besök på gatan medan en bilist spenderar 40.23 AUD per besök. I studien är en bil lika med en bilist. På gatan stannade en cyklist i genomsnitt i 1 timme och 14 minuter medan bilisterna stannade i 1 timme och 29 minuter. Att cyklisterna spenderar mer tid i staden förklarade de genom att de hade rest längre för att komma till gatan och då även ”sparat på sig” inköp som skulle göras och då spenderade mer pengar. Dessa faktorer ger att cykeln genererar 16.20 AUD i timmen och bilen 27 AUD i timmen. De räknade på endast en parkeringsyta och att sex cyklar får plats där betyder detta att en bilist måste handla lite mer än tre gånger så mycket som en cyklist för att motivera den plats den tar upp.

Slutsats

Studien visar att den genomsnittliga bilisten skulle behöva spendera mer än tre gånger så mycket pengar som den genomsnittliga cyklisten för att motivera sin användning av allmänna parkeringsytor. Utöver detta kan det tilläggas att folk gillar att vistas i bilfria miljöer och att bättre cykelparkeringar kommer att göra att fler cyklar och att det därför kommer kunna röra sig fler människor i området.

Skillnader mellan Melbourne och Göteborg

- Melbourne är mycket större till ytan än Göteborg (Göteborg: 448 kvadratkilometer och Melbourne: 9 990 kvadratkilometer^{38, 39}).
- Melbourne har hela 4 248 000 invånare medan Göteborg endast har 550 000 invånare.
- Melbourne har ett rätvinkligt gatunät, tänk rutnätsmönstrat som på Manhattan i New York, medan Göteborg har en mer heterogent gatunät.
- Australien har ett varmt klimat som är ganska jämt över året medan Göteborg har fyra säsonger med varierande väder.

Likheter med Melbourne och Göteborg

- Båda är hamnstäder med rikt handelsliv.
- Båda har spårvagnsnät.

³⁸ Nationalencyklopedin (2014b)

³⁹ City of Melbourne (2014)

2.4 Parkering och handel

Göteborgs Stad gav trafikkonsultbolaget Trivector Traffic i uppdrag att ta fram en rapport som belyser hur handeln förhåller sig till parkering som skulle användas som underlag till den nya parkeringsplanen⁴⁰. Rapporten baseras på andra studier från Sverige, Nederländerna och Storbritannien samt på synpunkter som har kommit fram ifrån fastighetsägare och företrädare från handeln i Göteborg. Nedan följer relevanta slutsatser från rapporten.

Upplevd andel av de olika färdmedlen

Butiksinnehavare överskattar ofta den andel av kunderna som kommer till deras butiker med bil. Det finns två studier som har undersökt detta. I den ena studien, i Österrike, uppskattade butiksinnehavarna att 58 % av kunderna kom med bil, i själva verket var det endast 32 %⁴¹. Den andra studien gjordes i Storbritannien och där trodde butikshavarna att 41 % kom med bil men siffran var endast 22 %⁴².

Viktiga faktorer i val av handelsplats

I en studie som har gjorts i Sverige var utbudet viktigaste faktorn för att tillfredsställa kunden⁴³. Därefter kom miljön och i tredje hand bekvämligheter såsom öppettider, parkering och enkelhet att hitta i området.

Avstånd till målpunkt

Enligt en intervjustudie i Göteborg centrum kan de flesta som har parkerat tänka sig att gå lite längre än vad de gjort vid tillfället för intervjun⁴⁴. Man kan tänka sig att gå 300-500 meter eller i 10 minuter men det är det upplevda avståndet som är det viktiga. Därför är det betydelsefullt att gångvägar till/från parkeringar är välutformade och tilltalande.

Storlek på varor

Ett bra argument till att välja bil som färdmedel vid handelsresor är att det är lätt att ta med skrymmande varor i en bil. I en undersökning i Skåne av Trivector Traffic studerades det hur mycket varor besökarna hade med sig ut från olika köpcentrum⁴⁵. Man studerade entréerna till fyra olika köpcentra och entréerna till butiker med mer skrymmande varor, såsom Elgiganten och Plantagen. Noteringar gjordes av hur mycket varor besökare som var på väg ut hade med sig. Det fanns fyra olika storleksklasser:

Inga synliga inköp -

Antingen hade deltagaren/deltagarna inte handlat med sig någonting eller så syntes

⁴⁰ Ljungberg, C och Neergaard, K. (2013)

⁴¹ Sustrans (2003)

⁴² Sustrans (2006)

⁴³ Ljungberg, C. och Neergaard, K. (2013)

⁴⁴ Berglund, C. och Olsson, C. (2000)

⁴⁵ Ljungberg, C., Smidfelt Rosqvist, L. och Clark, A. (2011)

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

	inte varorna pga. att de var så små att de får plats i väska, ficka eller dylikt.
Mindre inköp -	Gick enkelt att ta på cykeln, t.ex. endast en påse mat, shopping eller motsvarande.
Större inköp -	Flera kassar, eller motsvarande, som var svåra att transportera på cykel.
Inköp som kräver vagn -	Så mycket varor att deltagaren inte kunde få med sig det på cykel.

För resultatet av de 5 925 observationer, se tabell 3 nedan.

Storleksklass	(%)
Inga synliga inköp	44
Mindre inköp	44
Större inköp	7
Inköp som kräver vagn	5

Tabell 3. Mängd inköp då besökare lämnar köpcentrum

Endast tolv procent av besökarna hade inköp av den storlek som är arbetsam att ta med sig på bussen, cykeln eller till fots.

Parkeringstider och avgifter

Tidsbegränsade och avgiftsbelagda parkeringar gynnar handelsbesökare eftersom omsättningen på parkeringsplatserna ökar. Hade dessa begränsningar inte funnits hade platserna istället utnyttjats som arbetsplatsparkeringar och då hade parkeringsplatserna varit upptagna under en hel arbetsdag.

Värdet av en bilparkeringsplats

År 2000 gjorde trafikkontoret en parkeringsstudie i Göteborgs centrum inför att fler gator i innerstaden skulle omvandlas till gångfartsområden och i och med det skulle flera bilparkeringar försvinna⁴⁶. Studien syftade till att se hur parkeringsplatserna i det aktuella området användes just då. De tillfrågade parkörer (personer som parkerat med bil på de undersökta bilparkeringsplatserna) på den aktuella gatan när de anlände till platsen hur mycket de hade tänkt att spendera. Alltså fick de inte veta hur mycket pengar parkörerna faktiskt hade spenderat då de lämnade platsen.

Undersökningen slog fast att hur lång tid som en parkör står parkerad på platsen inte har något samband med hur mycket pengar parkören spenderar i centrum. Den genomsnittliga spenderade summan per parkör låg på 250 kronor. Utifrån denna summa och utifrån en metod för att beräkna värdet på en bilparkeringsplats som

⁴⁶ Berglund, C. och Olsson, C. (2000)

användes i Vetenskapens Värld nr 13 1995 kom de fram till att, i mycket grova drag, en bilparkeringsplats är värd 400 000 kr/år i form av inköp i butiker. De har då antagit att en parkeringsyta besöks nio gånger per dygn och av dessa leder 60 % till någon form av inköp. Det blir 1 600 personer per år och $250 * 1\ 600 = 400\ 000$ kronor.

I Nederländerna gjordes en studie där omsättningen i städer, med olika färdmedelsandelar och tillgång till parkering, jämfördes⁴⁷. Studien visade att färdmedelsfördelningen inte hade betydelse för omsättningen. Samma studie visar dock att om en stad har en regional kundkrets kan färdmedelsandelarna spela roll för omsättningen. Göteborg har en regional kundkrets. En näringslivsstudie i Göteborg från 2008 konstaterar att besökare i Nordstan som kom med bil spenderade 50 % mer pengar per besök än en besökare som kommer dit med annat färdmedel⁴⁸. Studien visade även att trafikdämpande åtgärder generellt gynnar staden och omsättningen då det bidrar till en mer trivsam stadsmiljö. För att detta skall stämma måste det även finnas bra parkeringsalternativ. Alla branscher gynnas dock inte av bildämpande åtgärder, de butiker som säljer skrymmande varor gynnas inte. En stor vinst för en stad som får ökad cykeltrafik och mindre biltrafik är att staden kan frigöra mycket yta som istället för att användas till bilvägar och parkering kan användas till torg, grönområden, gågator och uteserveringar. Centrala delar som har lite biltrafik är ofta klassade som attraktiva centrum att besöka. Alla besökare är ju någon gång gångtrafikanter.

Slutsatserna av Trivectors rapport var att tillgängligheten till handel förbättras genom:

1. Bättre gåendemiljöer
2. Bättre kollektivtrafik
3. Bättre cykelparkeringsmöjligheter
4. Samlad bilparkering i strategiska lägen
5. Prioritering av besöksparkering framför arbetsplatsparkering.

⁴⁷ Mingardo, G. och van Meerkerk J. (2011)

⁴⁸ Bergström F. et al. (2008)

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

3. Göteborgs innerstad

Detta kapitel berättar om Göteborgs innerstad genom att börja med Göteborg som kommun och sedan fokusera på innerstaden. Området beskrivs utifrån, den för examensarbetet mest intressanta, handelssituationen och trafiksituationen. Handeln och andra aktörer i innerstaden har organiserat sig i en handelsorganisation, Innerstaden Göteborg. Organisationen gör många undersökningar i sitt arbete att göra innerstaden mer attraktivt och resultaten från dessa har använts i examensarbetet.

3.1 Göteborg

Göteborg ligger på Sveriges västra kust där Göta älv rinner ut i Kattegatt (se bild 1). Göteborgs Stad har idag ca 550 000 invånare, vilket gör kommunen till Sveriges andra största, sett till antalet invånare⁴⁹. Göteborgs Stad, är en del i Göteborgsregionen som har nästan en miljon invånare⁵⁰. Göteborg är en betydande industristad där 20 % av jobben idag kommer från tillverkningsindustrin⁵¹. Staden är Västsveriges handels-, service- och finanscentrum och har även Sveriges största hamn vilket gör att staden är en viktig knutpunkt i Västsveriges landsvägs- och järnvägsnät. Hamnen har passagerarfärjor till Danmark, Norge, Storbritannien och Tyskland. År 2012 fanns det ungefär 315 000 arbetstillfällen i kommunen inklusive personer som pendlar in över kommungränsen⁵².

⁴⁹ Nationalencyklopedin (2014b)

⁵⁰ SCB (2014)

⁵¹ Nationalencyklopedin (2014c)

⁵² SCB (2012)

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

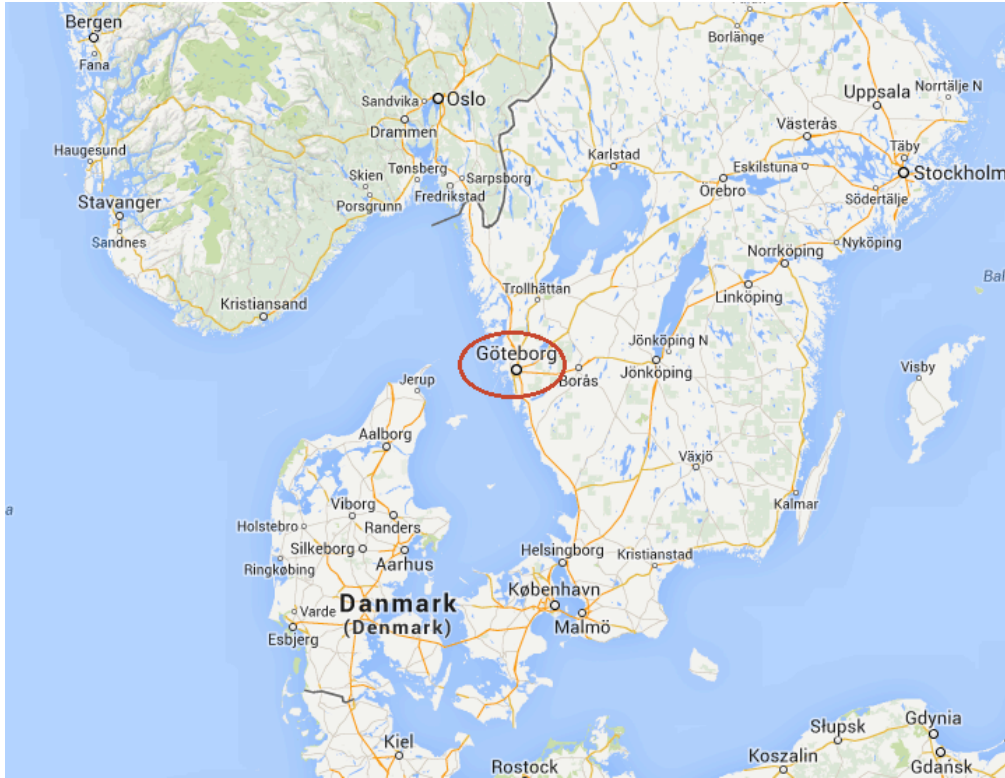


Bild 1. Göteborgs placering i Sverige⁵³

Turismnäringen är mycket viktig i Göteborg idag och i västra Sverige stod den för 34,8 miljarder kronor av den totala omsättningen under år 2012, vilket är en ökning från år 2011 med en miljard kronor⁵⁴. Turismnäringen är alltså en växande näring.

Göteborg är den stora knutpunkten i Göteborgsregionen inom många områden och hit kommer inte bara de som bor i staden för att handla, utan även besökare från andra delar av landet och utlandet. År 2008 gjordes en näringslivsstudie som bland annat granskade hur besökarna kom till centrala Göteborg. I studien konstaterades att Göteborg har ett stort nettoinflöde av köpkraft eftersom de har ett högt försäljningsindex av sällanköpsvaror⁵⁵. De studerade olika platser i centrum och kunde konstatera att lägst andel bilister hade Avenyn och Nordstan (9 % resp. 15 %) och högst andel hade Kungstorget (30 %). Denna fördelning beror till största del på hur tillgängligheten för olika färdmedel är. I dag har tidsbegränsningen förkortats på Kungstorget till två timmar. Kollektivtrafik är det absolut vanligaste färdmedlet för att ta sig till Göteborgs centrala delar.

⁵³ Google Maps (2014a)

⁵⁴ Tillväxtverket och SCB (2013)

⁵⁵ Bergström F. et al. (2008)

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

Då befolkningen ökar i hela regionen ökar även köptrycket inne i staden. Om köptrycket ökar måste även tillgängligheten i staden öka.

3.2 Göteborgs centrum

Göteborgs centrala delar har mycket handel och denna studie fokuserar på den del av centrum som ligger innanför och norr om Vallgraven. Enligt handelsorganisationen Innerstaden Göteborg (kap 3.3) definieras området som syns översiktligt på bild 2 och mer noga avgränsat på bild 3.

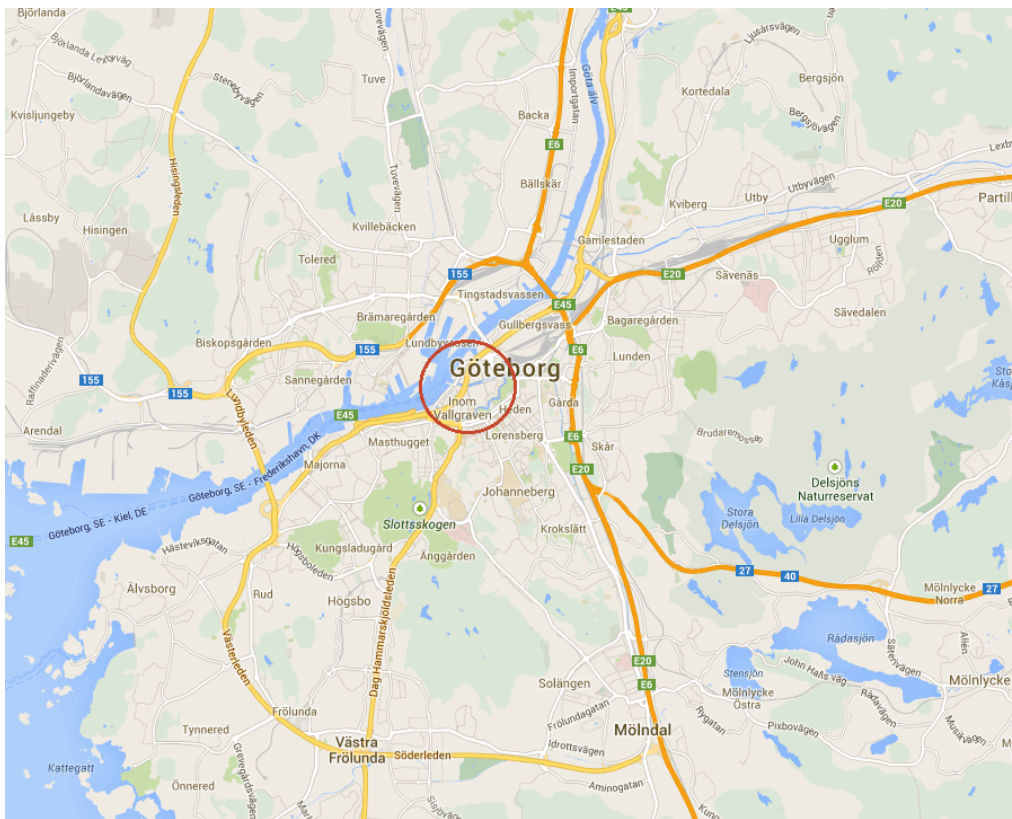


Bild 2. Göteborgs innerstads placering i staden⁵⁶

⁵⁶ Google Maps (2014b)



Bild 3. Karta över området som definieras som innerstaden⁵⁷

3.2.1 Handel

De mest betydande shoppingstråken i staden ligger innanför Vallgraven och många av gatorna här är gångfartsområde. Ombyggnationen till gångfartsområde blev färdigställd under år 2014. Här finns också tre gågator. Andra viktiga shoppingplatser utanför innerstaden är Kungssportsavenyn, eller Avenyn som den kallas i folkmun, samt affärscentrumet Nordstan. Butikerna säljer mestadels sällanköpsvaror som inte är speciellt skrymmande, så som kläder, skor, elektronik osv. Det finns även gott om restauranger och caféer i området samt en del service som gym, läkare, frisörer etc. Den del av innerstaden som ligger norr om Vallgraven har en annan karaktär med färre butiker och mer kontor och annan verksamhet.

3.2.2 Restaurang och café

I handelsorganisationen Innerstaden Göteborg (kap 3.3) finns det ungefär 125 restauranger och 55 caféer som är medlemmar⁵⁸. Dessa restauranger och caféer ligger i det område som visas i bild 3 och definieras som innerstaden. Feskekôrka är ett av Göteborgs mest kända varumärken som säljer fisk och skaldjur. Saluhallen i Göteborg ligger på Kungstorget och är en viktig plats för invånarna i staden och för besökare.

⁵⁷ Göteborgs Stad (2014b)

⁵⁸ Innerstaden Göteborg (2014d)

3.3 Innerstaden Göteborg

Innerstaden Göteborg är en handelsorganisation som är ett samarbete mellan Göteborgs Köpmannaförbund (näringsidkare), Fastighetsägarna Göteborg och Göteborgs Stad med trafikkontoret, park- och naturförvaltningen och stadsbyggnadskontoret. Den har funnits sedan år 2005⁵⁹. Verksamheten ägs till 50 % var av Göteborgs Köpmannaförbund och Fastighetsägarna Göteborg. Idéen bakom samarbetet är att stärka och utveckla handeln i Göteborgs innerstad för att få en attraktiv mötes- och handelsplats för de boende i och runt omkring Göteborg. Idag har Innerstaden ungefär 600 medlemmar som befinner sig i området inom och norr om Vallgraven, exklusive köpcentrumet Nordstan, se bild 3.

De långsiktiga mål som Innerstaden satt upp innebär att antalet besökare ska öka med tiden, att företagets omsättning ska öka, samt att fastigheterna ska bli mer attraktiva vilket bör leda till högre fastighetsvärden. Stor vikt läggs vid att bevara och utveckla stadskärnans funktion och attraktion. Det sista målet innebär att livskvaliteten och trivseln för boende och besökare ska öka.

En förutsättning för utvecklingen av Göteborgs centrum för Innerstaden är att det sker på ett "miljömässigt hållbart sätt", som de beskriver på sin hemsida. Där nämner de också hur viktig infrastrukturen är och att en ökad användning av kollektivtrafik är något de jobbar för⁶⁰.

3.3.1 Innerstadens handlingsplan 2014

Sedan år 2006 har Innerstaden inför varje nytt år tagit fram en handlingsplan⁶¹. "Trafik och tillgänglighet" är en punkt som återkommer varje år, och många av dessa handlingsplaner innehåller någon åtgärd gällande parkering. Näringsidkarna är måna om att parkeringar för bil inte tas bort. År 2013 genomförde Innerstaden fem av sina elva mål i handlingsplanen för trafik och tillgänglighet⁶². Den viktigaste punkten de genomförde var att påbörja en strategiplan för att kunna ta beslut om var i staden som parkeringsplatser ska vara placerade för att få en ökad tillgänglighet. Nedan följer delar av Innerstadens handlingsplan för år 2014.

Påbörja en strategiplan och ta beslut om var parkeringsplatser och parkeringsgarage skall finnas för att öka tillgängligheten i framtiden⁶³.

Strategiplanen startade år 2013, men den är inte klar. Politikerna har ett arbete med att ta fram strategiplanen och där har Innerstaden Göteborg haft två möten med tjänstemännen där de lämnat sina synpunkter i parkeringsfrågan.

Följande punkter inkluderas i strategiplanen:

⁵⁹ Innerstaden Göteborg (2014a)

⁶⁰ Innerstaden Göteborg (2014b)

⁶¹ Innerstaden Göteborg (2014c)

⁶² Innerstaden Göteborg (2013a)

⁶³ Sörling, M. (2014)

- Skapa ett gemensamt parkeringsgarage i innerstaden eller i dess närhet inom en treårsplan.
- Genomför konsekvensanalyser innan beslut på stora förändringar sker.
- Se till att trafikflödet inte stryps genom att ta bort körfält på vägarna till/från innerstaden.

Gemensam marknadsföring/kampanjer för besökare för att öka flödet och kännedomen om var parkeringsplatser finns.

Näringsidkarna var de som prioriterat detta lägst. Fastighetsägarna tillsammans med sina parkeringsaktörer, trafikkontoret och Parkeringsbolaget, arbetar med att tydliggöra var det går att parkera.

Gemensamt samordna prisbilden av parkeringsplatser för besökare och boende.

Detta pågår mellan Fastighetsägarna och deras parkeringsaktörer.

Effektivisera och samordna parkeringsplatser för boende och besökare.

Parkeringstiden har begränsats till två timmar på tre parkeringsytor (Grönsakstorget, Kungstorget och Bazargatan). På en markparkering (Heden) har progressiv taxa införts vilket innebär att parkeringsavgiften blir dyrare efter varje parkerad timme. Där har även taxan ändrats efter påpekande av Innerstaden Göteborg.

Mer välkommande parkeringsvakter som hjälper besökarna till rätta.

Innerstaden Göteborg har tillsammans med trafikkontoret, Parkeringsbolaget och Securitas utbildat 150 parkeringsvakter i bemötande, kännedom om Göteborgs innerstad och målet med att Göteborg skall ha de trevligaste parkeringsvakterna i Sverige.

3.3.2 Rörelse i innerstaden

Innerstaden har tolv besöksräknare utplacerade på olika gator i innerstaden som är aktiva dygnet runt⁶⁴. En besöksräknare mäter av värmepunkter och kan på så sätt räkna hur många personer som passerar gatan till fots eller på cykel. Nästan samtliga räknare är uppsatta på gågator och gångfartsgator vilket gör att andelen cyklister inte är så stor. Eftersom samma person kan passera flera olika räknare eller samma räknare flera gånger så visar insamlad data inte så mycket om hur många personer som faktiskt varit i centrum. Istället kan denna data användas för att se skillnader mellan olika tidpunkter och platser.

Totala antalet passager i samtliga besöksräknare i innerstaden sedan januari 2012 framgår i diagram 2. Under slutet av mars månad år 2014 och hela april var en av räknarna, Kungsgatan 19, ur funktion. Denna plats är en av de mest besökta och Innerstaden räknar med att ca 200 000 passager saknas under mars och ca 450 000

⁶⁴ Sörling, B. (2014a)

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

passager under april. Den trasiga räknaren förklarar dippen under mars och april 2014 som syns i diagram 2. Totalt räknades fler besök in år 2013 än år 2012. Diagrammet visar att rörelsen är lite svagare under juli och augusti och att december helt klart är den månaden med mest rörelse. När diagram 2 studeras bör man ha i åtanke att andra mindre problem med räknarna har förekommit även under tidigare perioder.

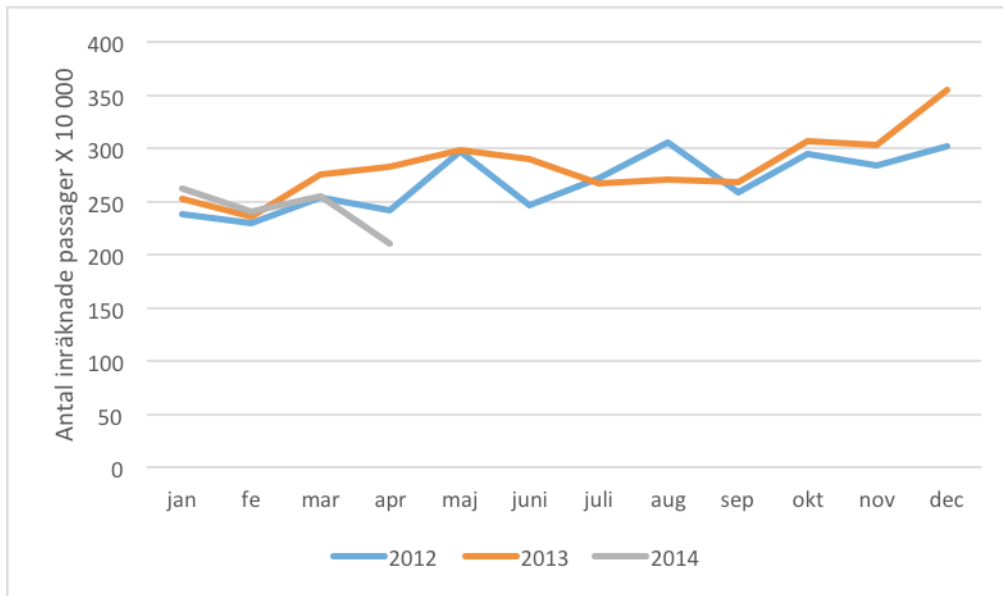


Diagram 2. Antalet passager vid Innerstadens besöksräknare, januari 2012 - april 2014

3.3.3 Kundundersökning 2013

För att ta reda på hur besökarna i Göteborgs innerstad upplever området har Innerstaden gjort kundundersökningar åren 2005, 2007, 2012 och 2013.

År 2013 gjordes undersökningen på spridda platser i innerstaden under september och november⁶⁵. Det var 423 deltagande och samtliga var bosatta i Göteborg. Nedan följer en sammanställning av resultatet från undersökningen år 2013.

”Vilket är det första ordet som du tänker på när du hör innerstaden?”

De fem vanligaste svaren var:

1. Affärer
2. Centrum
3. Nordstan
4. Göteborg

⁶⁵ Innerstaden Göteborg (2014f)

5. Mycket folk

Svaren tyder på att innerstaden är ett område som är starkt förknippat med handel.

”Hur tog du dig hit idag?”

I tabell 4 syns fördelningen mellan de olika färdmedlen från undersökningen åren 2013, 2012 och 2007. De angivna färdmedlen är kundernas huvudsakliga färdmedel för resan.

Färdmedel	2013 (%)	2012 (%)	2007 (%)
Kollektivt	73	69	58
Bil	16	16	22
Gång	7	10	7
Cykel	2	2	1
Vet ej/ej svar	2	3	8

Tabell 4. Kundernas färdmedelsfördelning till innerstaden

År 2012 var det 545 deltagande och år 2007 var det 415. Kollektiva färdmedel är helt klart det viktigaste transportsätten. Bilen kommer därefter och gång är flera gånger viktigare än cykel/moped som kommer sist, på endast 2 %. Skillnaderna i fördelningen mellan år 2012 och 2013 var små. År 2007 däremot såg fördelningen annorlunda ut med en större andel bil och mindre andel kollektivt. Notera att år 2007 var det åtta procent som inte svarade på just denna fråga eller svarade vet ej.

”Vad är syftet med ditt besök i innerstaden?”

Diagram 3 visar att handel är den största anledningen till att de deltagande kunderna besökte staden, tätt följt av arbete och att träffa bekanta.

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

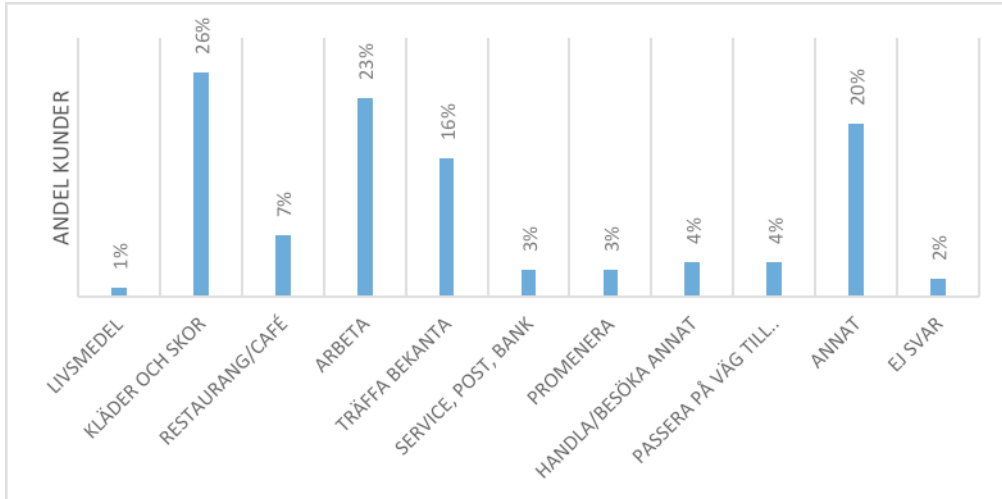


Diagram 3. Syfte till att kunderna besöker innerstaden⁶⁶

”När gör du huvuddelen av dina inköp?”

Lördagen är den stora handlardagen, se diagram 4. Vardagarna stod tillsammans för 63 % av när de intervjuade kunderna gjorde sina huvudköp. Lördagen stod för hela 31 % och söndagen endast 6 %.

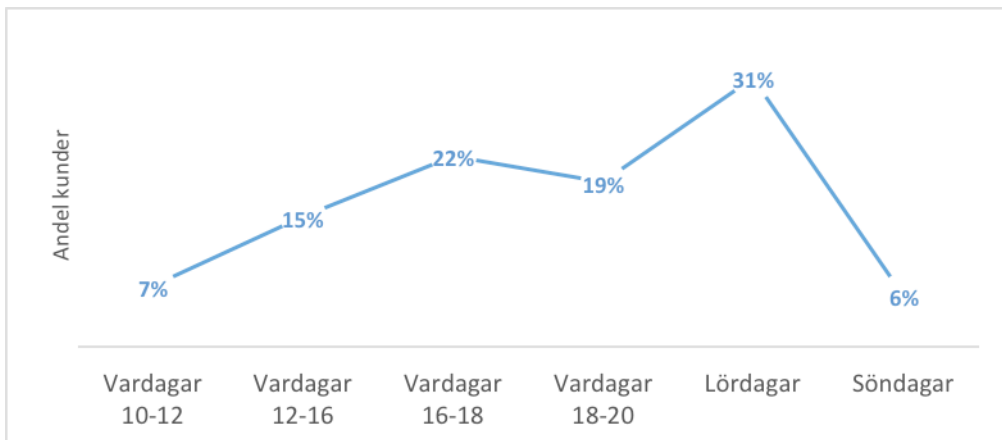
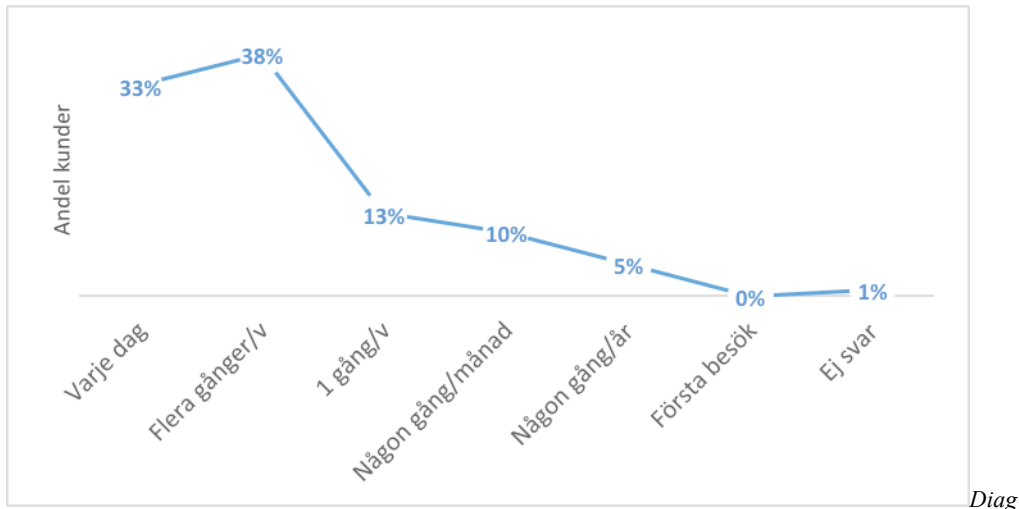


Diagram 4. När kunderna gör huvuddelen av sina inköp

”Hur ofta kommer du till innerstaden?”

Diagram 5 visar att de flesta intervjuade kunderna i innerstaden är där en gång i veckan eller oftare. Det är inte många av dem som besöker innerstaden en gång i månaden eller mer sällan.

⁶⁶ Innerstaden Göteborg (2014f)



ram 5. Hur ofta kunderna besöker innerstaden

3.3.4 Medlemsundersökning 2013

Innerstaden Göteborg har gjort en undersökning bland sina medlemmar för att ta del av deras åsikter om verksamheten. Frågorna är ställda i en webbenkät som skickades till alla 600 medlemsorganisationer. 119 organisationer har besvarat frågorna vilket ger en svarsfrekvens på 20 %⁶⁷.

”Hur upplevs tillgängligheten för cyklisten och för bilisten?”

Generellt uppfattas tillgängligheten för bilister som ganska dålig, se diagram 7. Tillgängligheten för cyklister uppfattas som bra (se diagram 6), samtidigt som många svarar att de inte har någon kunskap om tillgängligheten för cyklister. Fler och billigare bilparkeringar är vad medlemmarna efterfrågar för att ge handeln i innerstaden ett uppsving.

⁶⁷ Innerstaden Göteborg (2013b)

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

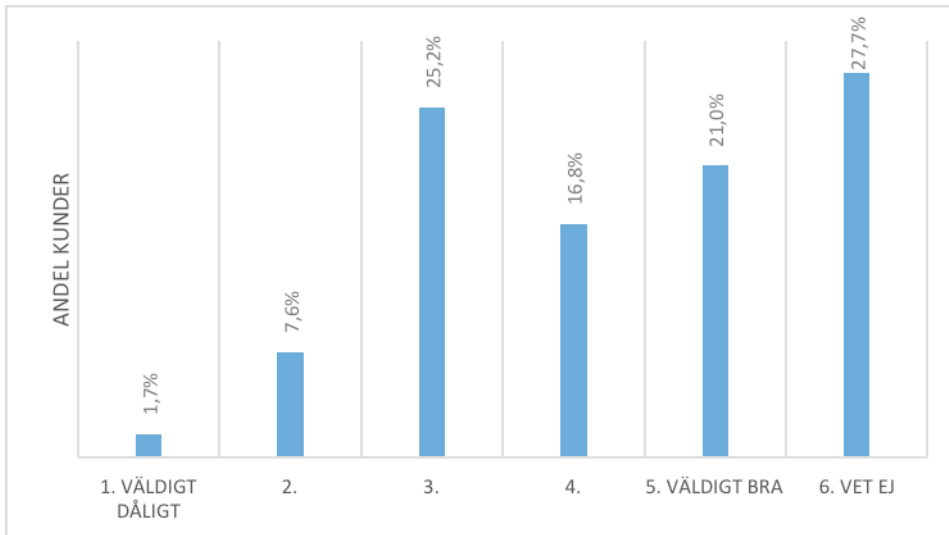


Diagram 6. Hur tillgängligheten för cyklister upplevs

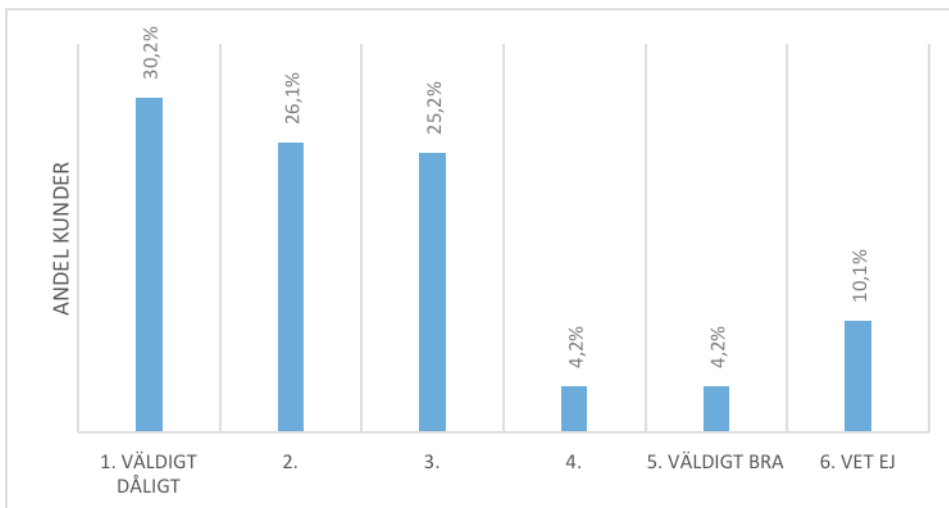


Diagram 7. Hur tillgängligheten för bilister upplevs

3.3.5 Parkering- och tillgänglighetsenkät 2012

Under perioden juni till september 2012 gick Innerstaden Göteborg ut med en enkät till sina medlemmar. Enkäten gjordes för att ta reda på vilka faktorer medlemmarna själva trodde påverkade deras omsättning under de tre senaste åren (2010-2012) ⁶⁸. Frågorna var ställda med svarsalternativ och utrymme fanns för egna kommentarer efter varje fråga. Totalt svarade 121 medlemmar av 600 på enkäten. På nästa sida presenteras några intressanta frågor med svar.

⁶⁸ Innerstaden Göteborg (2012)

”Hur har din omsättning i din verksamhet utvecklats de senaste två åren?”

De som har en positiv utveckling av omsättningen har blivit färre under åren 2010-2012, se tabell 5 nedan. Omsättningsstatistiken för år 2012 är från januari till september det året. Handelns viktigaste dagar är under julhandeln i december och därför kan det antas att fler medlemmar har en positiv omsättning i slutet av året 2012 än i september.

År	Positivt (%)	Oförändrat (%)	Negativt (%)	Kan ej uppge (%)
2010	49	16,5	18	16,5
2011	43	18	27	12
2012 (tom sept)	29	21,5	37	12,5

Tabell 5. Utveckling av medlemmarnas omsättning åren 2010-2012⁶⁹

Vad medlemmarna har angett, som presenteras i tabell 5, stämmer med de siffror på medlemmarnas omsättning som examensarbetet tagit del av⁷⁰. År 2010 var medlemmarnas omsättning av de företagen som rapporterade in till Innerstaden (131 stycken) 2 090 miljoner kronor vilket var en ökning med 8,25 % från år 2009. År 2011 sjönk omsättningen för samma 131 företag till 2 049 miljoner kronor vilket var en minskning med 2,0 %.

Omsättningen för hela landet har ökat för varje år mellan åren 2010-2013⁷¹. Ökningen har däremot avtagit mellan åren 2012-2013. HUI tror att omsättningen avtagit för att det fortfarande var ganska osäkert i ekonomin åren 2011-2013, och konsumenterna höll ganska hårt i plånböckerna i början av år 2013. Under hösten 2013 ökade sedan konsumtionen. Andra sektorer tog en del av konsumtionen, såsom resesektorn och restaurangbranschen.

Övriga kommentarer

- Dåliga väderförhållanden under år 2011 tycks vara en bidragande faktor till omsättningsresultaten.
- En parkeringstid på 2 timmar är för kort för de som ska vistas i staden för att strosa i butiker, nämner många. En frisör poängterar bl.a. att deras behandlingar kan vara över två timmar långa.
- Det är för svårt att ta sig till staden. Många väljer en handelsplats som är lättare att ta sig till.
- Tillgängligheten för bil har blivit sämre och kunderna har fått känslan av att staden är bilfientlig.

⁶⁹ Innerstaden Göteborg (2012)

⁷⁰ Sörling, B. (2014a)

⁷¹ Blom, C. (2014)

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

- Den externa handeln har ökat kring Göteborg. Den externa handeln marknadsför sig med god tillgänglighet samt gratis parkering, vilket konkurrerar ut handeln i Göteborgs innerstad.

”Vad anser DU är viktigast för innerstadens försäljning- och besöksutveckling?”

Möjlighet att ange fler svarsalternativ fanns. Statistiken indikerar att tillgängligheten för besökare som anländer med bil samt utbudet av butiker, restauranger, caféer och övrig service är det som medlemmarna tror är viktigast för att attrahera besökare (se tabell 6). Även en enkel och fungerande kollektivtrafik är väsentlig för dem.

Svarsalternativ	(%)
Tillgänglighet för bilburna och parkeringsmöjligheter	68
Kollektivtrafik	58
Öppettider	38
Utbud av butiker mm	66
Frisvar	12

Tabell 6. Viktiga faktorer för innerstadens försäljning- och besöksutveckling

Kommentarerna till frågan rör sig mycket kring att bilburna kunder är de som är köpstarkast. Det måste bli enklare att ta sig in till staden med alla färdstätt. Endast en god kollektivtrafik räcker inte. Handlarna märker att de tappar kunder då det blivit svårare att ta sig in till staden med bil.

Övriga kommentarer

Sist i undersökningen lämnades det plats för övriga kommentarer. Av dessa framgår det att bristen på parkeringen är det stora problemet enligt medlemmarna, och att det har varit orsaken till den kraftiga försäljningsnedgången. Den dåliga tillgängligheten för dem som anländer med bil, nytt biljettsystem för kollektivtrafiken samt höjda biljettpreiser gör att potentiella besökare istället väljer externa köpcentrum.

3.4 Trafik i Göteborg

3.4.1 Bil

Antalet bilresor i Göteborgsregionen har ökat kraftigt under de senaste 40 åren⁷². Idag har bilen ca 65 % färdmedelsandelar. Den stora andelen kan delvis förklaras av den omfattande inpendlingen från kranskommunerna. Arbetsmarknadsregionen Göteborg är monocentrisk och pendlingen in till staden är därför högfrekvent. Morgontrafiken går till 85 % i riktning mot Göteborg och endast 15 % går ut från staden⁷³. I diagram 8 syns det att det dominerande trafikslaget för arbetsresor till och från samt inom Göteborg är bil. Göteborgsområdet utmärker sig gentemot Stockholms- och

⁷² Göteborgs Stad - Trafikkontoret (2012) s7

⁷³ Sandberg, K., Wiklund, M. och Akbar, C. (2011) s9

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

Malmöområdet på så vis att andelen biltrafik är hög, samt andelen cykeltrafik och resor med andra trafikslag låg.

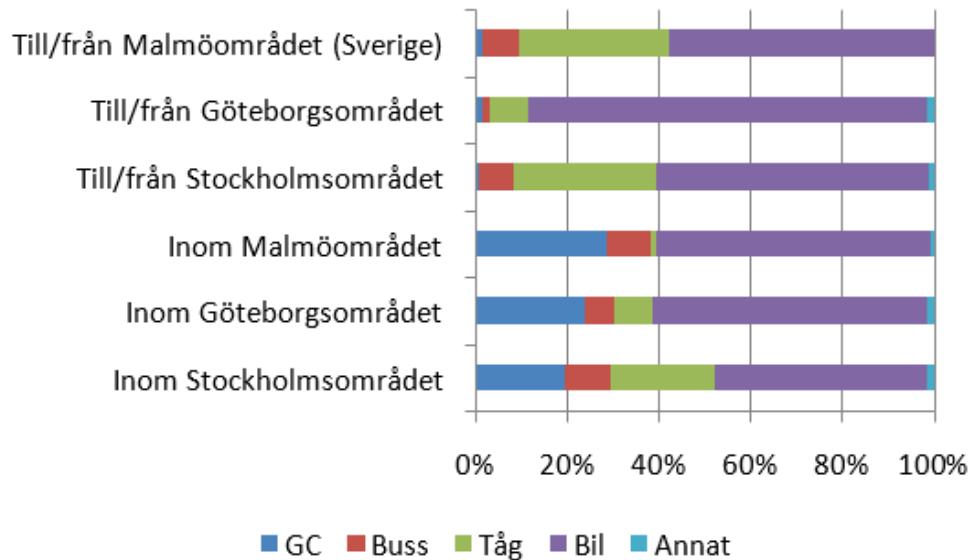


Diagram 8. Färdmedelsfördelning för arbetsresor år 2007⁷⁴.

Trängselskatten i Göteborg

I maj 2010 fattade riksdagen beslut om införande av trängselskatt i Göteborg⁷⁵. Trängselskatten infördes den 1 januari 2013 och är utformad så att det är som dyrast att resa vid rusningstiderna och det är avgiftsfritt på helgerna. Huvudsyftet med trängselskatten är enligt riksdagens proposition att öka framkomligheten i staden men också att minska belastningen på infrastruktur med nedsatt kapacitet. I andra hand är syftet med trängselskatten att minska den påverkan trafiken har på miljön såsom föroreningar och trafikbuller.

Innan trängselskatten infördes gjorde Trafikverket en utredning som visade att trängselskattens införande förväntas ge en minskning i biltrafiken i Göteborg med 15-20 %. Mätningar av trängselskattens effekter och trafikflödets eventuella förändring har gjorts kontinuerligt sedan skattens införande. Transportstyrelsen ger ut en rapport på hur trafiken har påverkats av trängselskatten varje månad⁷⁶. Under år 2014 gavs en sammanfattning ut av effekterna för hela första året, år 2013, med trängselskatt⁷⁷. Trafikflödet genom betalstationerna hade en minskning om tio procent år 2013 jämfört med år 2012. I samband med införandet av trängselskatten började omfattande satsningar av kollektivtrafiken att göras i Göteborg, för att möta den förväntade ökningen av efterfrågan. Resultatet blev att antalet delresor med kollektiva

⁷⁴ Sandberg, K., Wiklund, M. och Akbar, C. (2011)s8

⁷⁵ Trafikverket (2013)

⁷⁶ Transportstyrelsen (2014)

⁷⁷ Trafikverket (2014)

färdmedel i Göteborgsområdet år 2013 var cirka tio procent fler än år 2012. I Göteborg finns det mätstationer som räknar antal cykelpassager som görs. Mätstationerna visade en ökning av antalet cykelpassager med 22 % år 2013 i jämförelse med 2012. Ökningen av antalet cykelpassager antas bero på införandet av trängselskatt för motorfordon i kombination med de satsningar som Göteborgs Stad gjort på cyklandet och det bra vädret som var under år 2013.

Trängselskattens framtid i Göteborg är osäker. Folkomröstning om trängselskatten har begärts och kommunfullmäktige i Göteborg har röstat ja till att genomföra omröstningen⁷⁸. Omröstningen kommer att ske i samband med riksdagsvalet år 2014 och är enbart rådgivande. För att ta bort trängselskatten krävs ett riksdagsbeslut.

3.4.2 Kollektivtrafik

Pendlingstiden har ökat i takt med att de lokala arbetsmarknaderna vuxit geografiskt. Kollektivtrafiken har inte önskad färdmedelsandel i Göteborg vilket till stor del beror på att hastigheten för resorna är låg och ger långa restider⁷⁹. Bussar och spårvagnar finns i blandad stadsmiljö och drabbas ofta av förseningar och har kapacitetsbegränsningar. I Göteborgsområdet kan de flesta arbetsplatser nås med bil inom 30 minuter. Med kollektivtrafik kan endast 30-40 % av arbetsplatserna nås inom samma tid.

Det skedde ett trendbrott under 2000-talet då antalet kollektivresor började öka mer än befolkningsökningen i Göteborg⁸⁰. År 2011 ökade bussresorna markant, samtidigt som de andra kollektivtrafikslagen ökade. Enligt Västtrafik, som har hand om kollektivtrafiken i hela Västra Götaland, ökade antalet kollektivresor i stadstrafiken med 20 % jämfört med föregående år. Denna ökning bygger på stämpelstatistik och korrigeras därför efter passagerarnas vilja att stämpla. Under år 2011 har kollektivtrafikens utbudet i Göteborg ökat och det har det kunnat göra tack vare sysselsättningen och dagligvaruhandelns utveckling.

3.4.3 Cykel

De senaste 20 åren har antalet cykelresor i Göteborg ökat med tio procent, vilket betyder att cykelutvecklingen har följt befolkningsökningen i Göteborg. Antalet cyklister som passerar de fasta mätstationerna som trafikkontoret har placerat ut ökade med 22 % under år 2013 jämfört med det tidigare året. Trafikkontoret tror att ökningen beror på många olika faktorer, som t.ex. trängselskattens införande, hälsotrenden och att trafikkontoret har blivit bättre på att kommunicera med och lyssna på cyklisterna.

Årstiderna har en inverkan på hur stor andel av befolkningen som cyklar. I diagram 9 åskådliggörs cykel- samt biltrafikens variation över året på Dag Hammarskjöldsleden

⁷⁸ Sveriges Radio (2013)

⁷⁹ Sandberg, K., Wiklund, M. och Akbar, C. (2011) s52

⁸⁰ Göteborgs Stad - Trafikkontoret (2012) s7

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

som går från Västra Frölunda in till centrala Göteborg. Statistiken är från år 1997 och 1999, men den kan antas se ut på samma sätt idag, och som tidigare nämnts har även vädret en viktig betydelse för cykling. Diagrammet visar hur cyklandet ökar under sommarmånaderna och hur lågt det är under de kyligare månaderna. Bilkörandet däremot är ganska jämt över året förutom på sommaren då folk har semester. Trafikkontoret på Göteborgs Stad har genomfört en telefonundersökning av nästan 700 personer som bor i kommunen⁸¹. Av de i Göteborg som cyklar 1-3 dagar i månaden eller oftare, har ungefär 40 % angett att de cyklar året om. Resterande 60 % väljer bort cykeln på vintern och cyklar då bara under vår-, sommar- och/eller höstmånaderna. Både de kortare och de längre cykelresorna kan antas bli fler under sommarhalvåret.

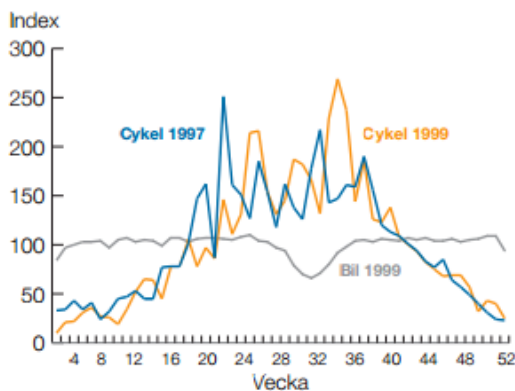


Diagram 9. Cykel- och biltrafikens variation på Dag Hammarskjöldsleden i Göteborg⁸²

3.4.4 Parkering i innerstaden

Totalt har innerstaden 2 512 bilparkeringsplatser. Utöver dessa finns det även gott om platser runt omkring innerstaden och den största av dessa parkeringsplatser är Nordstan (se bild 4) som har hela 2 720 bilparkeringsplatser, alltså mer än hela innerstaden totalt. De angivna parkeringarna i bild 4 är platser där alla kan parkera. I bild 4 är även antalet cykelparkeringar angivna, som är 3 099 platser.

⁸¹ Splitvision Research (2013) s11

⁸² Göteborgs Stad - Trafikkontoret (2014a) s12

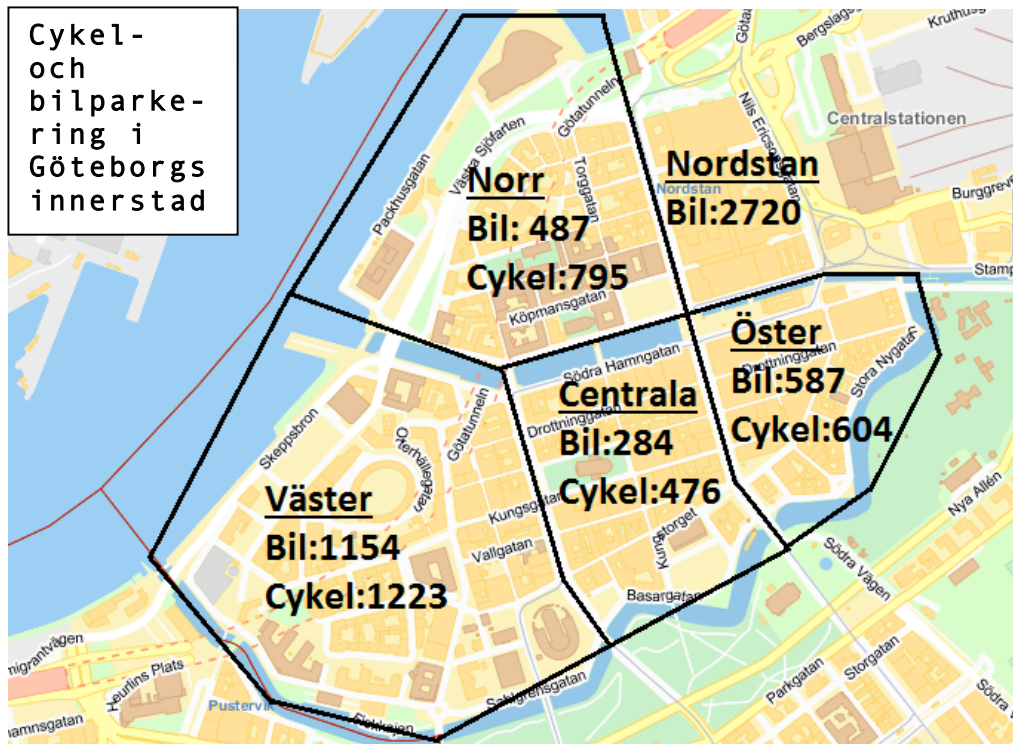


Bild 4. Cykel- och bilparkering i Göteborgs innerstad.⁸³

3.4.5 Stadens satsningar på cykel

Trafikkontoret har gjort många olika trafiksatsningar under de senaste åren för att öka cyklingen. De har bland annat fortsatt att bygga ut cykelvägarna, gjort nya prioriteringar för snöröjningen, ökat cykelparkeringarna och infört låncykelsystemet *Styr och Ställ*⁸⁴.

Under år 2013 har nya cykelställ med plats för 400 cyklar satts upp i Göteborgs Stad, var av 290 i centrum. Idag finns det 8 000 platser i cykelställ i centrum och de ger möjlighet att låsa fast cykelns ram i cykelstället. I trafiken har nya åtgärder testats som cykelboxar (en i vägen markerad plats för cyklister i en signalljuskorsning, som ger dem företräde framför övriga fordon) och Västra Hamngatan har fått en cykelfartsgata. Staden har arbetat kontinuerligt med att bygga ut cykelparkeringar med främsta prioritet på den centrala delen av Göteborg och kollektivtrafikhållplatser.

Styr och Ställ

Styr och Ställ heter det låncykelsystem som finns i Göteborg sedan augusti 2010⁸⁵. Låncyklarna har införts för att minska antalet korta bilresor i Göteborg och samtidigt öppna upp för att fler ska upptäcka cykeln som färdmedel.

⁸³ Göteborgs Stad (2014b)

⁸⁴ Göteborgs Stad - Trafikkontoret (2012) s10

⁸⁵ Styr och Ställ Göteborg (2014a)

Idag finns totalt 1 000 cyklar på 70 stationer med 300-500 meters avstånd mellan stationerna. För att få låna en cykel krävs en registrering och ett cykelkort. Cykelkortet har integrerats med Västtrafikkortet för att de skall bli lättare att använda och cykeln skall kännas som en del av kollektivtrafiken. Med kortet hämtas en cykel ut på en station och kan sedan lämnas på vilken Styr och Ställ-station som helst i Göteborg. En genomsnittlig resa med en Styr och Ställ-cykel varar i 17-20 minuter och är ca fyra kilometer lång. Cyklarna står ute nio månader om året (mars-december). För första halvtimmen är det gratis sedan kostar det tio kronor för andra halvtimmen och därefter ökar priset succesivt. Tanken med cyklarna är att så många som möjligt skall ha möjlighet att använda dem. År 2013 sänktes priset för ett säsongskort till hälften och då fördubblades användandet av lånecyklar⁸⁶.

Carma

Mellan år 2010-2013 var Göteborgs Stad med i det EU-finansierade projektet Cycling Awareness Raising and Marketing (Carma) som syftade till att öka cyklingen genom att ändra inställning och beteende hos utvalda målgrupper som man kommunicerade med. Göteborgs Stad har i flera år gjort förbättringar för cyklister men inte lyckats med att öka cyklandet och ville med Carma ta reda på mer om bakgrunden till människors val av transportmedel. Kampanjen riktade sig denna gång mot studenter och medelåldersmän. Den önskade utvecklingen av cyklandet skedde inte efter projektet och projektgruppen tror att det krävs att de olika projekten fortsätter under flera år för att ge resultat.⁸⁷

3.4.6 Cyklisters resvanor i Göteborg

År 1998 genomfördes en omfattande cykelundersökning i Göteborg. 35 djupintervjuer med cyklister gjordes och 1 000 individer fick en enkät hemskickad⁸⁸. Definition av en cyklist redovisas inte i studien, den kan istället antas innefatta personer som har en cykel och cyklar några gånger i månaden. Deltagarna fick svara på de frågor som visas i tabell 7, tabell 8 och tabell 9. Möjlighet att ange fler svarsalternativ fanns.

Vilket är det främsta skälet till att du cyklar?	(%)
Snabbt och smidigt	64
Ekonomiska skäl	59
Frihet	58
För motionens skull	55

Tabell 7. Viktiga faktorerna då cyklister väljer att cykla

⁸⁶ Göteborgs Stad - Trafikkontoret (2014b) s3

⁸⁷ Cycling Awareness Raising and Marketing (2013)

⁸⁸ Sveriges Kommuner och Landsting et al. (2007) s203

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

För vilka ärenden väljer ni cykel som färdmedel till? (%)	
Arbete/Skola	90
Fritidsaktiviteter	77
Affärer/Inköp	68
Kvällsnöjen	65
Utflykter	59

Tabell 8. Till vilka ärenden cyklister väljer att cykla

Av vilken anledning väljer ni ibland bort cykel som färdmedel? (%)	
Dåligt väder	80
För långa avstånd	42
Att man blir svettig	27

Tabell 9. Varför cyklister ibland väljer bort cykel

Det vanligaste resmålet för de deltagande cyklisterna var skola eller arbete. 55 % av deltagarna i undersökningen uppgav att de väljer cykeln för att få motion, och många ser det som en bra vardagsmotion att cykla till skolan eller arbetet varje dag istället för att åka kollektivt eller bil. Det visade sig också att en stor andel av deltagarna använder cykeln vid inköpsresor. Cykel som färdmedel användes av denna grupp människor främst för att det är ett snabbt och smidigt sätt att ta sig fram på och den överlägset vanligaste anledningen till att de ibland väljer bort cykeln beror på dåligt väder.

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

4. Transportpolitik

Detta kapitel handlar om de transportpolitiska mål som är grunden till varför Göteborgs Stad vill förändra parkeringssituationen. I huvudsak är det parkeringspolicyn som berättar hur centrala Göteborgs parkeringssituation skall förändras.

4.1 De transportpolitiska målen

Sverige har transportpolitiska mål som anger de delar inom statens transportpolitik som ska prioriteras⁸⁹. Dessa mål används också av kommuner under planeringsstadiet. Målet för transportpolitiken är följande:

“Att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.”

Under målet för transportpolitiken finns också funktionsmål för tillgänglighet samt hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa⁹⁰.

4.1.1 Funktionsmål

“Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnor respektive mäns transportbehov.”

Funktionsmålet handlar om tillgänglighet för alla, vid planering av transportsystemet ska även barn och personer med funktionsnedsättning tas hänsyn till. En del i målet är att tillgänglighetsfaktorn ska höjas inom Sverige och mellan Sverige och andra länder.

4.1.2 Hänsynsmål

“Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.”

Att fler tar sig fram med cykel är en del i processen för kommunen att övergå till fordon som inte drivs av fossila bränslen, vilket är ett led i hänsynsmålet.

⁸⁹ Regeringen (2014)

⁹⁰ Regeringskansliet (2014)

4.2 Göteborg

4.2.1 K2020

K2020-projektet är ett samarbete mellan Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionen, Göteborgsregionens kommunalförbund, Göteborgs Stad, Västtrafik, Vägverket och Banverket⁹¹. Projektet har som målbild att 40 % av alla resor i Göteborg skall ske med kollektivtrafik år 2025. Arbetet är ett samarbete i hela regionen som är koncentrerat till tätortsområdena i Göteborg, Mölndal och Partille.

4.2.2 Trafikstrategin

År 2011 gav Göteborgs kommunstyrelse i uppdrag till trafikkontoret att ta fram en trafikstrategi⁹². Trafikstrategin färdigställdes i januari 2014 och trafiknämnden antog strategin den 6 februari samma år. Trafikkontoret i Göteborg har som uppdrag att "utveckla ett väl fungerande trafiksystem som ska förstärka stadens attraktionskraft."⁹³ Den genomgående strategin gjordes med anledning av att det beräknas finnas 150 000 fler invånare och 80 000 fler arbetstillfällen i kommunen om 20 år⁹⁴. När denna utveckling sker ska det redan från början planeras och byggas för en sammanhållen stad och trafikstrategin skall användas som ett underlag i planeringen.

Trafikkontoret har som vision att "erbjuda alla effektiv, säker och hållbar rörlighet". Visionen innefattar att kommunen ska tillhandahålla goda gång- och cykelbanor, gator, kollektivtrafik och parkering till alla. Med alla menas boende, besökande, näringslivet samt olika organisationer. Det som trafikkontoret genomför sker efter beslut som politiker i trafiknämnden fattar. Utförandet på gator och dylikt görs sedan av externa entreprenörer⁹⁵. Visionen finns med i all planering som görs, inte minst när staden växer.

Kommunen jobbar för att alla invånare ska ha närhet till service. Bland besökare och invånare ska det vanligaste färdmedlen vara gång, cykel och kollektivtrafik. Är det korta avstånd mellan ärendepplatser i staden kommer människor både kunna och vilja välja dessa färdmedel⁹⁶. Dessa mål kan kopplas till det delmål i de transportpolitiska målens funktionsmål som säger att "Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras."⁹⁷

⁹¹ Göteborgsregionen (2009)

⁹² Hellberg, S. et al (2014)

⁹³ Göteborgs Stad (2012)

⁹⁴ Hellberg, S. et al (2014)

⁹⁵ Göteborgs Stad (2012)

⁹⁶ Hellberg, S. et al (2014)

⁹⁷ Regeringskansliet (2014)

4.2.3 Parkeringspolicyn

Göteborgs Stads parkeringspolicy anger hur nya förutsättningar i trafiken och tillgängligheten ska hanteras i de olika delarna av staden genom parkering⁹⁸. Policyn är framtagen på uppdrag av byggnadsnämnden och trafiknämnden, i samarbete med Parkeringsbolaget, fastighetskontoret och miljöförvaltningen. Den antogs av kommunfullmäktige i oktober 2009.

Bakgrunden till policyn är en nulägesanalys och en rapport om parkering och stadsbild. Innan policyn formulerades var befintliga mål om parkering spridda i flera olika handlingar. I kommunfullmäktiges budget år 2008 står det att “ kommunen genom en medveten parkeringspolicy och utbyggnad av pendelparkeringar ska uppmuntra Göteborgarna att välja kollektivtrafik, bilpool och miljöfordon”. Uppmuntran att nyttja kollektivtrafik, bilpool och miljöfordon är ett led i att klara miljö kvalitetsmålen “Frisk luft” och “Begränsad klimatpåverkan”.

Trots att många gator har förvandlats till gångfartsområden i innerstaden och i samband med det har många parkeringsplatser tagits bort, har antalet parkeringar i innerstaden varit konstant sedan 90-talet. Runt om i innerstaden har det fram tills idag, i stor omfattning, byggts parkeringar på markplan, vilket är ett billigt sätt att bygga. Avgifterna på en markparkering för bil är inte så höga att de motsvarar det potentiella värde som marken har i de centrala delarna av staden.

Efterfrågan på bilparkering ökar i centrala Göteborg bland annat på grund av att fler höginkomsttagare med högre krav har flyttat in. Samtidigt ska staden utvecklas och bli en mer hållbar stad, och för detta krävs det bland annat fler cykelparkeringar.

Målsättningen med parkeringspolicyn

“Att medverka till att staden ska vara tillgänglig för alla. Vi ska ha en attraktiv och vacker stad med en hållbar stadsutveckling - socialt, ekonomiskt och ekologiskt. Parkeringspolicyn ska uppmuntra till att fler väljer kollektivtrafiken eller cykeln framför bilen.”

För att nå målet med parkeringspolicyn har fem strategiska åtgärdsområden pekats ut.

1. Effektivisera, lokalisera och prioritera utbudet

Policyn anger att antalet bilparkeringar i innerstaden bör bibehållas i dagens antal, men att dessa bör vara strategiskt placerade. Först om utbyggnad av kollektivtrafiken sker, vilket skapar andra förutsättningar, kan antalet parkeringsplatser minskas.

Antalet ordnade cykelparkeringar i centrala Göteborg ska öka och de ska placeras på bekvämt gångavstånd från målpunkter såsom handel, tågstationer och busshållplatser. Cykelparkeringar ska även ordnas vid infarts- och pendelparkeringar samt alla större

⁹⁸ Göteborgs Stad - Trafikkontoret (2009)

kollektivtrafikhållplatser. Cykelparkeringar vid bostäder och arbetsplatser ordnas på kvarterersmark. Cykelparkeringarna ska vara trygga, av god kvalitet, ha väderskydd och ge möjlighet att låsa in eller fast cykeln.

För att företag ska se centrala staden som ett attraktivt läge att etablera sig på spelar både stadsmiljön och tillgängligheten en viktig roll. Efterfrågan att bo och arbeta i innerstaden är idag stor. Alla trafikslag kommer inte att få plats överallt i innerstaden. En avvägning måste därför göras av hur stor andel av tillgängligheten som varje trafikslag ska stå för. Tillgängligheten för biltransport för verksamheter i innerstaden ska minskas och ersättas med kollektivtrafik och utbyggnad av pendel- och infartsparkeringar, samt med bättre cykelparkeringar och cykelstråk. Arbetsplatsparkeringar på kvarterersmark ska ersättas av parkeringar för boende, handel och service. Boendeparkeringar som ligger på gatuplan ska flyttas till parkeringsanläggningar, främst på kvarterersmark och i nära anslutning till större gator och trafikleder.

I staden kommer förändringar ske de närmsta 15 åren och de innebär att på 15-20 platser i staden kommer bilparkeringar att försvinna, samtidigt leder nya verksamheter till ökad efterfrågan på bilparkeringar. Det är viktigt att planera genomförandet av dessa förändringar så att tillgängligheten försäkras.

Bilpooler ska gynnas och ordnas i attraktiva lägen. Även miljöbilar skall gynnas. Ur parkering- och trängselsynpunkt är däremot miljöbilar lika dåliga som övriga bilar, de tar upp lika mycket yta som en vanlig bil, och därför ska den förmånliga parkeringen för miljöbilar fasas ut och ersättas med andra förmåner och premier.

Avgifterna för parkering bör vara likvärdiga oberoende om de ligger på kvarterersmark eller på allmän platsmark. Gatuparkeringen ska omvandlas till endast korttids- och halvdagsparkering och detta ska prioriteras utefter verksamheters och boendes behov av heldags- och dygnsarkeringar.

“Halvdagsparkering för handeln och service ska i innerstaden samlas till större gemensamma anläggningar som t.ex. Nordstan och Heden, för att förstärka korttidsarkering och kunna försköna stadsmiljön i city.”

Boende ska ha tillgång till dygnet runt-parkeringar, men det är inte självklart att dessa ska finnas i direkt anslutning till bostaden. Samutnyttjandet av bilparkeringsplatser ska maximeras. En förhyrd parkeringsplats för en boendeparkering används max 80 % av ett dygn och under dagtid inte mer än 10-20 %. Detta kräver att inga platser är reserverade. Dock är efterfrågan på fasta platser stor och priskänsligheten låg.

2. Förädla Göteborgs stadsmiljö

Parkeringar som är överflödiga ska tas bort och mindre vackra parkeringar ska förnyas så att de harmoniserar med stadsbilden. Parkmiljöer, bostads- och innegårdar, gröna platser, kajer och publika ytor ska prioriteras före parkering. Det visuella ska spela en viktig roll och vid förändring av parkeringar ska den minst attraktiva

parkeringen för stadsbilden bort först. I området kring innerstaden är parkeringar under markplan att föredra.

Alla parkeringar ska vara av god kvalitet, trygga och säkra, oavsett om det är bil- eller cykelparkering eller var de ligger.

Möjligheten att planera områden med få bilparkeringar, där endast yrkestrafik, funktionshindrade och bilpooler får parkera (bilfria områden), bör prövas i de centralare delarna av staden. Övriga parkeringsplatser vid sådana områden ska vara lokaliserade nära vägar.

“Bilparkering ska i första hand ordnas på kvartersmark och parkeringsanläggningar som är infogade i stadsbilden. Ytor som torg, gröna platser, förgårdar, vissa gator, kajer mm bör frigöras från bilparkering för att de som lever, arbetar och vistas i staden ska ges möjlighet till rekreation och så att Göteborg ska kunna utvecklas som en attraktiv stad. “

3. Främja ett ökat resande med kollektivtrafik och cykel

Det ska vara gynnsamt att dela upp längre turer i olika färdstätt genom goda pendelparkeringar och bra anslutningar. Det ska vara lika långt eller kortare till kollektivtrafikhållplatsen än vad det är till bilgaraget. För att nå K2020-målet är det nödvändigt att inte bara förbättra kollektivtrafiken, utan även att göra efterfrågedämpande åtgärder för biltrafiken.

Efterfrågan på heldagsparkeringar måste minskas. För att kunna minska antalet heldagsparkeringar krävs ändrade avgifter, tidsbegränsningar och utbud av parkeringsplatser samt en förbättring av kollektivtrafiken. Parkeringarna för arbetsplatser är ofta privata och svåra att påverka. Därför krävs ett gott samarbete med dessa aktörer för att minska bilparkeringarna. Kommunen ska vara förebild och minska antalet parkeringsplatser för kommunalt anställda där det är möjligt.

4. Utveckla kedjan från översiktligt planering till avtal

Den samlade tillgängligheten för de olika transportmedlen ska vara med i alla planeringsskeden från översiktlig planering till detaljplanering. Dagens parkeringsnorm som är från 1996 ska ses över och nya bedömningsgrunder skall tas fram. Idag saknas helt krav på utbud och utformning av cykelparkeringar. Ett förslag till cykelparkeringsnorm med tillhörande principer för utformning av cykelparkeringar i Göteborg har tagits fram av trafikkontoret.

Formerna för parkeringsköp som blir aktuella om det i exploateringsläget inte är lämpligt att lösa parkering inom fastigheten skall utvecklas. Krav på tillgänglighet bör finnas med i markanvisningsavtalen.

5. Bättre samplanering

Stadsbyggnads-, trafik- och fastighetskontoret tillsammans med miljöförvaltningen och Parkeringsbolaget, privata aktörer och kollektivtrafikens huvudmän skall planera

mer tillsammans. Ansvarsfördelningen ska fördelas så att allmänheten lätt uppfattar vem som har ansvar för vad⁹⁹.

4.2.4 Cykelprogrammet

Göteborgs Stad beslutade år 1999 om det nu gällande cykelprogrammet som utgör underlag vid fysisk och ekonomisk planering. Programmet är grunden för investeringar och aktiva satsningar som görs för cyklingen.

För att gynna en så miljövänlig förflyttning som möjligt framhåller programmet följande prioriteringsordning i trafiken:

1. Gång
2. Cykel
3. Kollektivtrafik
4. Samåkning i bil
5. Ensam i bil

De två huvudmålen i programmet är:

- Cykeltrafikandelen (av totala antalet personförflyttningar) skall öka med närmare 50 % till år 2012, dvs. från 8-9 % till 12 %. Utgångsläget är medelvärdet för åren 1994-1996.
- Andelen skadade cyklister skall minska med 25 % och antalet dödade och svårt skadade ska minska med 35 % till år 2008. Utgångsläget är medelvärdet för åren 1995-1997.

Sedan år 1999 har cykelbanor byggts ut från ca 360 kilometer till ca 490 kilometer år 2013¹⁰⁰. De flesta åtgärder av cykelbanor som behövde göras i programmet från år 1999 har genomförts. Uppgradering av cykelbanorna har skett, fast inte i den omfattning som planerades. Sedan satsningarna i cykelprogrammet har blivit verklighet har cykelolyckorna haft en markant nedgång medan omfattningen av cyklandet i staden har legat på samma nivå fram till år 2011. Trafikkontoret arbetar nu med ett nytt cykelprogram.

Det är utifrån målen om att gynna cykel och gång i cykelprogrammet, samtidigt som man vill förädla Göteborgs stadsmiljö och nå målen i K2020 som trafikkontoret vill minska antalet bilparkeringsplatser i innerstaden.

⁹⁹ Göteborgs Stad - Trafikkontoret (2009)

¹⁰⁰ Franzén, U., Pärnbäck C. (2012) s6

5. Enkätundersökningen

I detta kapitel beskrivs utförandet av den enkätundersökning som ligger till grund för resultaten. De platser som undersökningen utfördes på, Kungsgatan och Kungstorget beskrivs närmare och sist beskrivs hur enkäten har utformats och testats i en pilotundersökning.

För att kunna svara på frågeställningarna nedan gjordes en undersökning med hjälp av enkäter.

- Vilka faktorer påverkar valet av färdmedel till Göteborgs innerstad?
- Vilken betydelse har en bilist i jämförelse med en cyklist för handelns omsättning i innerstaden?
- Vilket värde har parkeringarna för handeln?

De svar som enkäterna gav är tillsammans med litteraturstudien underlaget till analysen.

5.1 Svarsgrupp

För att fånga upp cyklister och bilister tillfrågades besökare på Kungsgatan och Kungstorget som lämnade parkeringen med cykel eller bil. När de lämnar parkeringen kan de svara på hur mycket de handlade för och hur länge de parkerade. Valet att endast fråga bilister och cyklister då de lämnade parkeringarna, och inte samtliga besökare i staden, grundades på önskan om att få en hög träffsäkerhet på just cyklister och bilister och på så vis spara tid. På undersökningsplatserna fanns stationer för Styr och Ställ- cyklar (kap 3.4.5), användarna av dessa har inte tillfrågats i undersökningen.

För att en person som är under 15 år ska få delta i en undersökning krävs samtycke från både den tillfrågade personen samt hennes eller hans vårdnadshavare¹⁰¹. Därför deltar inga personer som är under 15 år i undersökningen. Personer under 18 år har inte körkort men är en stark köppgrupp och kan cykla in till staden själva, därför intervjuades även de under 18 år i undersökningen.

5.2 Platser – Kungsgatan och Kungstorget

Kungsgatan

Kungsgatan går genom hela Göteborgs innerstad, från väst till öst. Den östliga delen av gatan är ett av Göteborgs viktigaste shoppingstråk. Här finns butiker, restauranger

¹⁰¹ SFS 2003:460, 18§

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

och caféer. Denna sträckning utgörs av gågata. Undersökningen utfördes på den västliga delen av Kungsgatan (se det röda sträcket i bild 5 samt bild 6). Där övergår gågatan till fordonstrafikerad gata och det blir glesare mellan butikerna. Bilister som vill parkera på Kungsgatan har möjlighet att göra det längs med vägen, vilket syns i bild 7 som är tagen från Kungsgatans västligaste ände upp mot gatan.

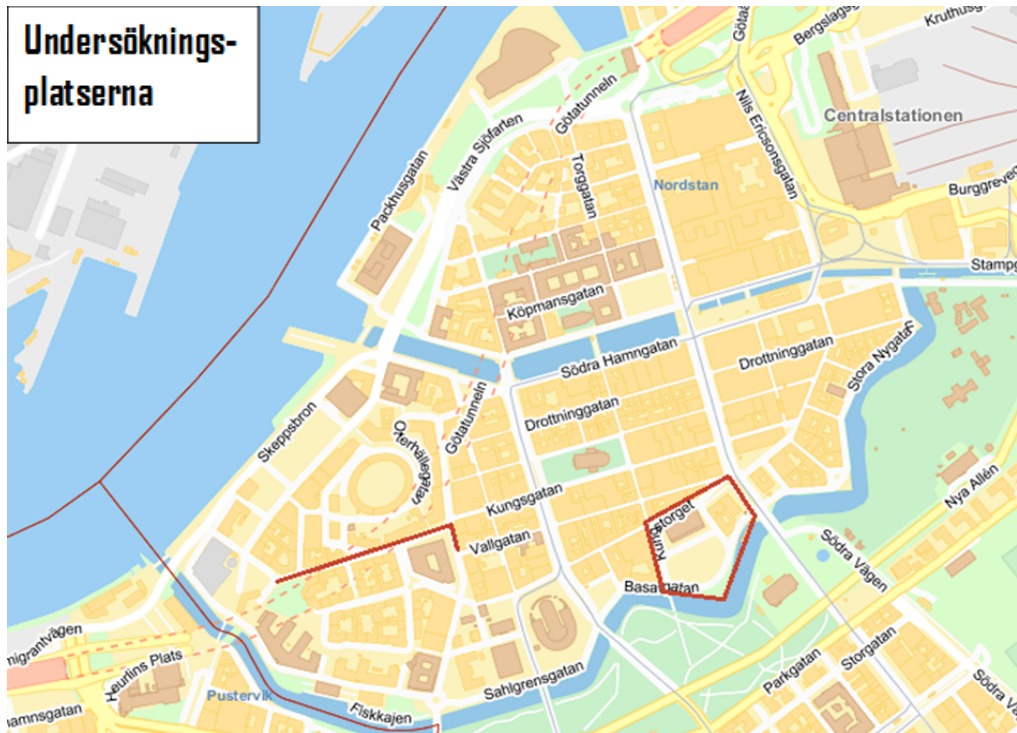


Bild 5. Undersökningsplatserna Kungsgatans (i väst) och Kungstorgets (i öst) placering i innerstaden

Området präglas av flerbostadshus med restauranger, pubar och frisersalonger i bottenvåningsplan. Även två gymanläggningar och en vårdcentral ligger där. Närmsta hållplatsen, för buss och spårvagn, från denna del av Kungsgatan är Domkyrkan, dit är det 400 meter att gå. Bilparkeringarna utgörs av platser längs med gatan och cykelparkeringarna består av cykelställ längs med gatan (se bild 9) samt på en yta utanför en av gymanläggningarna (se bild 8).



Bild 6. Kungsgatan, endast undersökningsdelen¹⁰²



Bild 7. Bilparkering, Kungsgatan¹⁰³



Bild 8. Cykelställ, yta, Kungsgatan¹⁰⁴

¹⁰² Eniro kartor (2014a)

¹⁰³ Svensson, E. (2014a)

¹⁰⁴ Svensson, E. (2014b)



Bild 9. Cykelställ, längs med gata, Kungsgatan¹⁰⁵

I tabell 10 nedan presenteras antalet cykel- och bilparkeringar som undersökningen utfördes på vid Kungsgatan. Utöver nedan nämnda parkeringsplatser finns det på gatan en station för 20 Styr och Ställ-cyklar. Användare av Styr och Ställ-cyklarna har inte tillfrågats i undersökningen.

Typ av parkering	Antal platser	Tidsbegränsning	Pris
Bil	38	24 h	30 kr/h (8-22), övrig tid 2 kr/h
Bil	16	30 min (8-22), övrig tid 24 h	20 kr/30 min (8-22), övrig tid 2 kr/h
Cykel	113	Obegränsad	0 kr/h

Tabell 10. Parkeringsplatser på Kungsgatan¹⁰⁶

Kungstorget

Bilparkeringsplatserna på Kungstorget består av två större ytor som omges av Vallgraven i syd och av Saluhallen i norr, se bild 10.

¹⁰⁵ Svensson, E. (2014c)

¹⁰⁶ Göteborgs Stad (2014b)



Bild 10. Kungstorget¹⁰⁷

Cykelparkeringarna ligger placerade dels i det nordvästra hörnet, intill en biograf samt vid det nordöstra hörnet av markeringen i bild 5, intill Kungssportsplatsen. I bild 11 åskådliggörs cykelställen intill Kungssportsplatsen.



Bild 11. Cykelställ, Kungstorget¹⁰⁸

Området kring Kungstorget präglas av handel och är mer centralt beläget än undersökningsområdet på Kungsgatan. Kungstorget ligger endast 150 meter från Kungssportsplatsen där ett flertal bussar och spårvagnar stannar. I tabell 11 presenteras antalet cykel- och bilparkeringar som undersökningen utfördes på vid Kungstorget.

¹⁰⁷ Eniro kartor (2014b)

¹⁰⁸ Svensson, E. (2014d)

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

Utöver nedan nämnda parkeringsplatser finns det på gatan en station för 20 Styr och Ställcyklar. Användare av Styr och Ställcyklarna har inte tillfrågats i undersökningen.

Typ av parkering	Antal platser	Tidsbegränsning	Pris
Bil	171	2 h	30 kr/h 8-18 (8-15), övrig tid 2 kr/h
Cykel	64	Obegränsad	0 kr/h

Tabell 11. Parkeringsplatser på Kungstorget¹⁰⁹

Examensarbetet skrivs i samarbete med Göteborgs Stad. Valet av platser där undersökningen utfördes gjorde kommunen med följande motivering:

”Båda platserna står inför förändringar de kommande åren. Det betyder att parkeringssituationen, särskilt för bil, kan komma att förändras. I samråd med vår trafikavdelning tyckte vi därför att det kunde vara intressant att titta på dessa redan nu och på så sätt kanske få input till kommande arbete. Vi vill också hitta platser som kunde erbjuda både bil och cykelparkering i en sådan omfattning att det fanns underlag till en studie. Samtidigt är platserna olika vilket i sig kan vara intressant att studera. Kungstorget och området där omkring präglas av handel, medan Kungsgatan har mer blandade funktioner inklusive bostäder.”¹¹⁰

5.3 Antal svar

För att kunna dra en så säker slutsats som möjligt krävs det ett stort svarsunderlag. En diskussion tillsammans med trafikkontoret och Trivector resulterade i att 400 svar är ett bra svarsunderlag som fördelas på följande sätt:

100 cyklister på Kungsgatan

100 cyklister på Kungstorget

100 bilister på Kungsgatan

100 bilister på Kungstorget

Målet var att få lika många svar på varje färdmedel och plats för en enkel jämförelse.

5.4 Tidpunkter

Utifrån följande kriterierna gjordes ett tidsschema för vilken vecka och vilka tider undersökningen utfördes.

¹⁰⁹ Göteborgs Stad (2014b)

¹¹⁰ Åker Zeander, J. (2014)

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

1. Undersökningen utförs en vecka då löner betalats ut, efter den 25:e varje månad. Det är denna period varje månad som människor spenderar mest pengar.
2. Undersökningen utförs då det är någorlunda varmt utomhus eftersom att många nyttjar cykeln som färdmedel då det är mildare väder.
3. Examensarbetet pågår under 20 veckor på våren. Undersökningen kunde då inte ligga för sent under våren, eftersom en omfattande analys av undersökningens utfall skulle göras, och den är tidskrävande.
4. Alla veckans dagar skulle täckas in.
5. Alla timmar som butikerna i centrum har öppet skulle täckas in.

Kriterierna resulterade i det tidsschema som syns i tabell 12.

Dag	Datum	Planerad tid	Extratid
Torsdag	27 mars	10.00-12.00	
Fredag	28 mars	12.00-14.00	
Lördag	29 mars	14.00-16.00	
Söndag	30 mars	14.00-16.00	
Måndag	31 mars	17.00-19.00	
Tisdag	1 april	14.00-16.00	16.00-17.00
Onsdag	2 april	16.00-18.00	15.00-16.00
Torsdag	3 april		10.00-12.00, 12.45-15.30

Tabell 12. Tidsschema för undersökningen

Som nämnts i kapitel 3.4.3 har årstiderna en stor inverkan på hur stor andel av befolkningen som cyklar. Diagram 10 åskådliggör cykel- samt biltrafikens variation på Dag Hammarskjöldsleden, som går från Västra Frölunda in till centrala Göteborg. Examensarbetets undersökning utfördes precis i början på vårsäsongen (vecka 13-14) då cyklandet höll på att öka men hade långt kvar till en högstanivå.

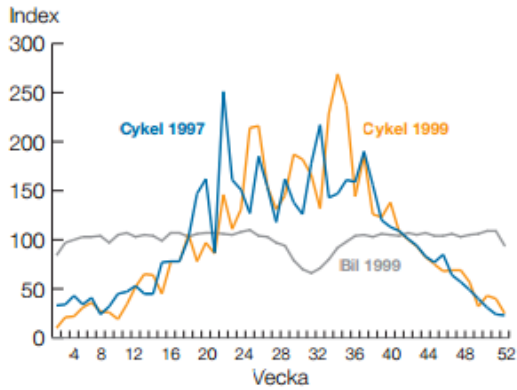


Diagram 10. Cykel- och biltrafikens variation på Dag Hammarskjöldsleden i Göteborg¹¹¹

5.5 Pilotundersökning

För att undersöka hur enkäten fungerade i praktiken testades den i Lund på två platser, av två intervjuare, som liknar de utvalda platserna i Göteborg. Syftet var att ta reda på:

- Hur väl varje fråga var formulerad och om deltagarna förstod frågorna rätt.
- Hur bra frågorna fungerade tillsammans.
- Hur lång tid enkäten tog att genomföra.
- Hur intervjuaren på bästa sätt presenterar sig och frågorna.
- Hur många svar det kunde beräknas bli per timme.

Pilotstudien utfördes torsdagen den 27 februari på Kyrkogatan och Mårtenstorget under följande tider:

Kyrkogatan 13.20- 13.50 cykel och bil

Mårtenstorget 14.00- 15.00 cykel, 15.30-16.00 bil

I tabell 13 redovisas antal tillfrågade och deltagande tillsammans med svarsfrekvensen från pilotstudien.

¹¹¹ Göteborgs Stad - Trafikkontoret (2014a) s12

	Tillfrågade	Deltagande	Svarsfrekvens (%)	Deltagande/h /intervjuare
Kyrkogatan, bil	2	1	33	1
Kyrkogatan, cykel	2	3	66	3
Mårtenstorget, bil	2	5	71	5
Mårtenstorget, cykel	5	14	74	7
Totalt, cykel	7	17	71	5
Totalt, bil	4	6	60	3
Totalt	11	23	70	4

Tabell 13. Resultat från pilotstudien i Lund 27 februari

Kyrkogatan har två välordnade cykelställ som totalt rymmer omkring 50 cyklar. Längs med gatan finns det 15 bilparkeringsplatser med en tidsbegränsad parkeringstid till en timme på en sträcka om 250 meter. Platsen valdes då den påminner om parkeringarna på Kungsgatan i Göteborg. Under 30 minuter tillfrågades tre bilister, en av dem valde att delta. Anledningen var att omsättningen på bilparkeringarna var låg under de 30 minuterna som pilotstudien pågick. Fem cyklister tillfrågades och tre deltog.

Den andra platsen är Mårtenstorget som kan liknas med Kungstorget i Göteborg. På Mårtenstorget finns en öppen bilparkeringsyta där den begränsade parkeringstiden är fyra timmar. Antalet bilparkeringsplatser uppskattades till 70 stycken och minst 200 platser i cykelställ. På Mårtenstorget gick det snabbare att få deltagare till enkäten. Bilisterna var svåra att få tag på då de var väldigt snabba att sätta sig i bilen och stänga dörren. Cyklisterna står en längre tid vid sin cykel, då cykeln ska låsas upp och varor ska lastas i korgen eller hängas på styret. Omsättningen av besökare var högre och fler deltagare deltog i undersökningen.

Slutsatser

Hur väl varje fråga var formulerad och om deltagarna förstod frågorna rätt

De flesta frågorna uppfattades rätt av deltagarna och de svarade oftast på det sättet som önskades.

Hur bra frågorna fungerade tillsammans

Överlag fungerade frågorna bra tillsammans. Däremot gav en del av deltagarna "nya" svar på redan besvarade frågor senare under intervjun. Det kunde t.ex. framgå att anledningen till att de kom till centrum inte alls var handel, utan pga. ett läkarbesök. Därför behövdes följdordningen och formuleringen av frågorna i enkäten ses över.

Hur lång tid enkäten tog att genomföra

Enkäten tog omkring fyra minuter att genomföra per deltagare, vilket upplevdes vara för lång tid. Det var flera frågor där deltagarna fick svara genom att uppskatta och

värdera saker, vilket tar en stund. Frågorna med fritextsvar var för långa. Därför beslöts det om att göra enkäten kortare både i antalet frågor, antalet fritextsvar och i utseendet.

Hur intervjuaren på bästa sätt presenterar sig och frågorna

Under pilotundersökningen presenterade sig intervjuaren genom att säga:

“Hej, jag kommer från Lunds Universitet och skriver för nuvarande mitt examensarbete. Jag utför en undersökning om parkering kopplat till handel och undrar om du skulle vilja svara på några frågor?”

Detta var en presentation som fungerade väl. Att deltagarnas svar skulle användas i ett examensarbete kan ha fått dem att känna att deras insats gick till ett bra ändamål. Frågade deltagarna vidare förklarades efter intervjun att detta endast var en pilotundersökning. Presentationen av undersökningen görs om för att vara anpassad till Göteborg likt:

“Hej, jag kommer från Göteborgs Stad där vi utför en undersökning om parkering kopplat till handel. Skulle du vilja svara på några frågor?”

Hur många svar det kunde beräknas bli per timme

Totalt insamlades fyra svar i timmen per intervjuare. Färre antal frågor i enkäten borde höja denna siffra. Bilister var mycket svårare att få fatt på än cyklister. Med ovanstående argument som bakgrund gjordes justeringar av enkäten. Den blev kortare och frågorna med fritextsvar togs bort. Ytterligare en enkät, utan fritextsvar, testades i Lund för att sedan kunna ta fram den enkät som användes, se bilaga 1 och 2.

5.6 Enkäten

Det gjordes slutligen en enkät för vardera färdmedel, dvs en för cyklister och en för bilister. I enkäten syftas centrum till det som tidigare definierats som innerstaden.

Följande frågenummereringar gäller för enkäten till bilister och nummeringen inom parentes gäller för enkäten till cyklister. Enkäterna finns i bilaga 1 och 2. När intervjuaren hade tillfrågat en person som ville delta fyllde intervjuaren i tid, väder och kön innan hon eller han började ställa frågorna.

Fråga 0

“Vem i bilen hade födelsedag sist, som är 15 år och äldre?”

Om det var fler personer i bilen än en så ställdes den här frågan först. Den som senast hade födelsedag fick svara på enkäten. Ingenting antecknades. Metoden användes för att få ett slumpmässigt urval.

Fråga 1 (Fråga 1)

“Hur gammal är du?”

Deltagarens ålder antecknades.

Fråga 2

"Om ni är flera i bilen, hur många är under 15 år och hur många är 15 år och äldre?"

Samtliga personer i bilen räknades. Även om det endast var en person i bilen behövde intervjuaren anteckna denna, trots att det kan antas att en person som kör bil inte är yngre än 18 år.

Fråga 3 (Fråga 2)

"Vilken är den främsta anledningen till att du/ni kom till centrum idag?"

Denna fråga reder ut vilket huvudärende deltagaren hade i centrum. Alltså vad som fick deltagaren att åka till centrum just den dagen då undersökningen utfördes. Endast ett alternativ kunde väljas.

Arbete/Skola -	Deltagarens arbetsplats/skola låg i centrum eller centrum låg på väg till/från arbetsplatsen/skolan.
Tjänsteärenden -	Deltagarens huvudsakliga arbetsplats låg inte i centrum, utan hon eller han var där för möte, konferens eller annat serviceuppdrag etc.
Handel -	Deltagaren var i centrum för att handla. Alla typer av varor räknades in, såsom livsmedel, kläder, take away-mat, elektronik etc.
Kultur/Nöje -	Bio, teater, hotell och annan övernattnings, Liseberg etc.
Café/Restaurang -	Café- och/eller restaurangbesök.
Tjänster -	Frisör, gym, läkarbesök, bankärende etc.
Boende -	Endast permanentboende. Alltså inte hotell eller motsvarande.
Annat -	Kyrkobesök, besök hemma hos kompis (inte på exempelvis café) etc.

Fråga 4 (Fråga 3)

"Har du/ni fler ärenden i centrum idag? Vilka?"

Utöver fråga 3 (2) söktes svar på vad de medverkande personerna gör mer då de besöker centrum. Frågan hade samma svarsalternativ som i fråga 3 (2). Här kunde flera alternativ fyllas i dock maximalt tre.

Fråga 5 (Fråga 4)

"Hur mycket har varje inköpsgrupp kostat tillsammans för dig/er hittills?"

Hur mycket pengar den deltagande cyklisten/bilenheten har spenderat på de olika ärendena handel, kultur/nöje, café/restaurang, tjänster och annat. Parkeringsavgiften är inte inräknad här.

Fråga 6 (Fråga 5)

"Hur stora är dina/era varor tillsammans?"

Denna fråga fyllde intervjuaren i på egen hand efter att ha fått en uppfattning över hur mycket deltagaren/deltagarna hade med sig. Hade intervjuaren inte möjlighet att se det, ställde han eller hon frågan till deltagaren/deltagarna. Svarsalternativen definieras på samma sätt som i undersökningen i kap 2.4.

Inga varor -	Antingen hade deltagaren/deltagarna inte handlat med sig någonting eller så syntes inte varorna pga. att de var så små att de får plats i väska, ficka eller dylikt.
OK för cykel -	Gick enkelt att ta på cykeln, t.ex. endast en påse mat, shopping eller motsvarande.
Gränsfall för cykel -	Flera kassar, eller motsvarande, som var svåra att transportera på cykel.
Kräver bil -	Så mycket varor att deltagaren inte kunde få med sig det på cykel.

Fråga 7 (Fråga 6)

"Om du tänker en vecka tillbaka i tiden, hur många gånger har du besökt centrum med respektive färdmedel?"

För varje angivet färdmedel (bil, cykel, kollektivtrafik och gång) fyllde intervjuaren i hur många gånger de senaste sju dagarna som deltagaren hade nyttjat dem. Den aktuella dagens besök räknades inte med.

Fråga 8 (Fråga 7)

*"Har du även tillgång till cykel? I så fall, varför valde du att ta bilen hit idag?"
("Har du även tillgång till bil? I så fall, varför valde du att ta cykeln hit idag?")*

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

Här kunde endast ett svarsalternativ markeras. Anledningen till detta var att få reda på den främsta anledningen till färdmedelsvalet.

Alternativ för båda färdmedlen:

- Avstånd - Deltagaren/deltagarna tyckte att det var för långt att cykla.
- Snabbt/Smidigt/Flexibelt - Deltagaren/deltagarna ansåg att sitt/deras färdmedel i denna situation var det som gick snabbast, var smidigast eller mest flexibelt. Deltagaren kunde använda färdmedlet när som helst.
- Väder - Deltagaren/deltagarna tyckte vädret var för dåligt för att cykla.
- Parkeringsmöjlighet - Deltagaren/deltagarna tyckte det var för svårt att hitta parkering. Alternativt parkeringen för det andra färdmedlet låg närmare målpunkten.
- Annat - Deltagarens/deltagarnas svar passade inte in i något av de ovanstående alternativen. Svaret fylls då i av intervjuaren i fritextform.

Alternativ för bilister:

- Har ej tillgång till cykel - Deltagaren hade inte tillgång till cykel, vilket kunde vara tillfälligt.
- Varutransport - Deltagaren och de andra i bilen ansåg att det som hade handlats, eller det han eller hon transporterar i bilen var för stort för att ta på en cykel.
- Funktionsnedsättning - Deltagaren och/eller någon annan i bilen hade en funktionsnedsättning som gjorde att han eller hon/de inte kunde cykla. Kunde exempelvis vara problem med balansen.
- Säkerhet - Deltagaren och/eller de andra i bilen tyckte att det kändes säkrare att ta bilen än att ge sig ut i trafiken som oskyddad trafikant på cykel.

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

Vi var många -	Deltagaren och de andra i bilen var så många att de kunde fylla en bil.
Samåkning -	Deltagaren åkte med någon eller några som ändå skulle åka bil till centrum.
<u>Alternativ för cyklister:</u> Har ej tillgång till bil -	Deltagaren hade inte tillgång till bil, vilket kunde vara tillfälligt.
Motion -	Deltagaren cyklade för motionens skull.
Ekonomiskt -	Deltagaren ansåg att det var ekonomiskt fördelaktigt att välja cykel istället för bil.
Miljöaspekt -	Deltagaren värderade att cykling är bättre för miljön än att köra bil.

Fråga 9 (Fråga 8)

*"Hur lång tid tog din/er bilresa hit idag?"
("Hur lång tid tog din cykelresa hit idag?")*

Hur lång tid resan tog från startpunkten till där bilen/cykeln stod parkerad vid undersökningstillfället. Endast restid, stopp på resan inkluderades inte.

Fråga 10 (Fråga 9)

*"Hur länge har din/er bil varit parkerad här idag?"
("Hur länge har din cykel varit parkerad här idag?")*

Hur länge bilen/cykeln hade varit parkerad på den platsen där den stod vid undersökningstillfället.

Fråga 11 (Fråga 10)

"Har du/ni parkerat på andra platser i centrum idag? I så fall, hur många?"

Platsen där bilen/cykeln stod vid undersökningstillfället räknades inte med.

Fråga 12 (Fråga 11)

*"Hur enkelt är det att hitta bilparkering i centrum, på en skala från 1-5?"
("Hur enkelt är det att hitta cykelparkering i centrum, på en skala från 1-5?")*

1 motsvarade mycket enkelt och 5 mycket svårt. För cykelparkering menades cykelställ.

6. Resultat

I detta kapitel presenteras data som samlades in vid undersökningen. De svar som samlats in har lagrats och bearbetats med hjälp av beräkningsprogrammet Excel och statistikprogrammet SPSS. Resultaten presenteras med hjälp av diagram, tabeller och löpande text med kortare analyser av materialet.

6.1 Deltagarfördelning och förutsättningar

6.1.1 Svarsfrekvens

597 personer tillfrågades om de ville delta i undersökningen under de åtta dagar som undersökningen utfördes. Rörelsen av besökare varierade mycket beroende på plats, färdmedel och tidpunkt. Rörelsen på bilar på Kungstorget var väldigt hög, medan den var betydligt lägre för samma färdmedel på Kungsgatan. På grund av detta kunde undersökningen av parkerade bilar vid Kungstorget slutföras före den på Kungsgatan, då målet var att få ihop 100 svar för varje färdmedel på varje plats.

I tabell 14 kan det utläsas hur många som tillfrågades och tabell 15 visar hur många av dessa som deltog. Att antalet deltagare inte blev exakt lika många i varje grupp har ingen större betydelse när de jämförs, differensen är tillräckligt låg för att grupperna ska vara jämförbara.

Plats	Cykel	Bil
Kungsgatan	140	136
Kungstorget	145	176

Tabell 14. Antal tillfrågade

Plats	Cykel	Bil
Kungsgatan	108	99
Kungstorget	103	110

Tabell 15. Antal deltagande

Svarsfrekvensen för undersökningen är 70 %, vilket är bra om svarsfrekvensen jämförs med växjöstudien som hade 62 %. Det bör nämnas att de tillfrågade som valde att inte delta i undersökningen kan vara högre än angivet. Anledningen till detta är att intervjuarna kan ha missat att anteckna bortfallet. Det totala bortfallet kan alltså ha varit mer än 30 % av de tillfrågade. Svarsfrekvensen för vardera färdmedel och plats syns i diagram 11.

De som parkerade cykel eller bil på Kungsgatan hade högst svarsfrekvens. Bland de som parkerade med bil på Kungstorget, fanns flest som nekade till att delta, där var det 63 % av de tillfrågade som valde att delta. Där var däremot flödet besökare stort, så den låga svarsfrekvensen försvårade inte arbetet med att få in önskad mängd svar.

Cyklister hade generellt sett en något högre svarsfrekvens än bilister. Cyklister var väldigt stolta över sitt färdmedel och ställde gärna upp på undersökningen då de fick vetskap om att den handlade om cykelparkering.

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

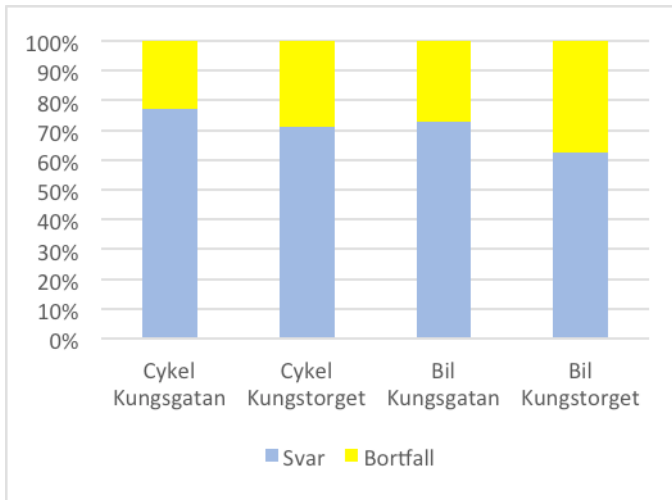


Diagram 11. Undersökningens svarsfrekvens

6.1.2 Könsfördelning

Av de som cyklade var det en jämn fördelning mellan könen. Däremot var det fler män än kvinnor som deltog av bilisterna. När ärendefördelningen studeras, uppdelat per kön, visar det sig att både kvinnor och män har arbete som sitt vanligaste huvudärende följt av handel och sedan tjänster. Det fanns alltså ingen skillnad i ärenden mellan könen.

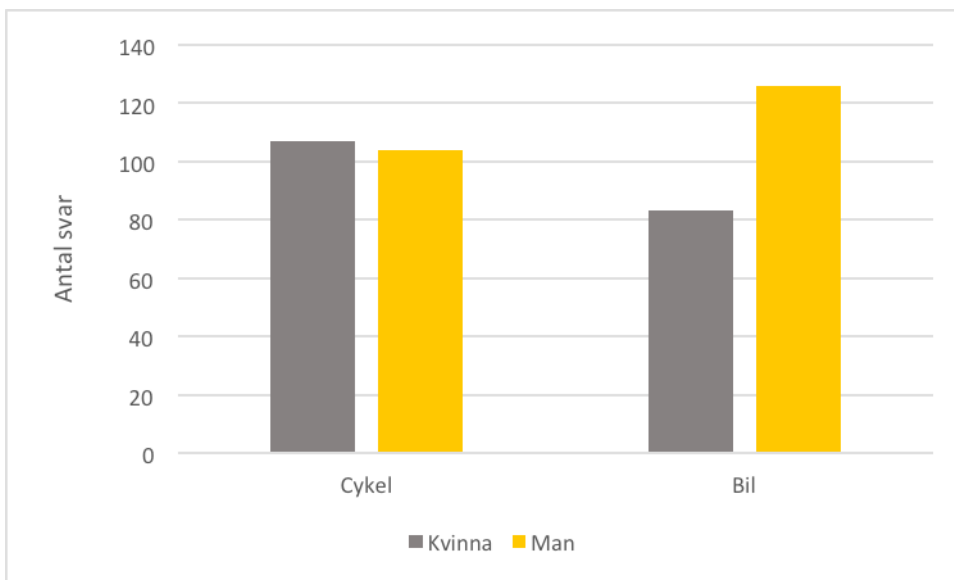


Diagram 12. Könsfördelningen bland deltagarna

Under undersökningen noterades även kön på de som tackade nej till intervjun. Av dessa var fördelningen mellan kön och färdmedel liknande fördelningen bland de som

deltagit (se diagram 12). Att det var fler män än kvinnor i bil som svarade kan bero på att det var många tillfrågade som var i tjänst och av dessa arbetade många inom mansdominerande yrken, såsom elektriker och byggarbetare. Dessa yrkesgrupper förflyttar sig mycket med bil och besöker ofta många platser på en dag. Under undersökningsperioden var det många uteserveringar som byggdes upp på grund av att första april är första dagen som uteserveringar har tillstånd att öppna.

6.1.3 Åldersfördelning

I diagram 13 nedan presenteras åldersfördelningen på deltagarna indelat i åldersintervall och färdmedel. Ingen person under 15 år har tillfrågats (kap 5) och därför startar intervallen vid denna ålder. I diagrammet syns tydligt en skillnad mellan bilisters och cyklisters åldersfördelning, cyklisterna var en yngre grupp än bilisterna.

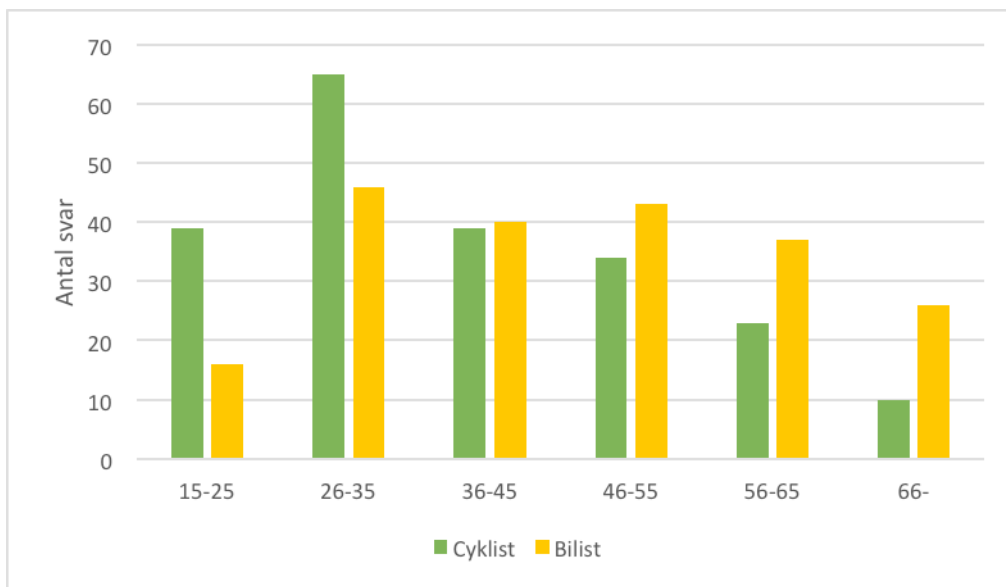


Diagram 13. Åldersfördelningen bland deltagarna

6.1.4 Antal resenärer per bil

För båda platserna var det i genomsnitt 1,5 resenärer (1,44 på Kungsgatan och 1,57 på Kungstorget) per bil av de som valde att delta i undersökningen. Av de tillfrågade som inte deltog noterades det hur många de var i bilen, resenärer per bil var något högre bland dessa (1,84 och 1,77). När det var många personer i bilen valde de tillfrågade många gånger att inte delta i undersökningen, vilket stämmer överens med den ovan angivna statistiken.

6.1.5 Väder

Enligt SMHI var både mars och april månad varmare och soligare i jämförelse med medeltemperaturen för dessa månader tidigare år¹¹². Under dagarna då undersökningen genomfördes i månadsskiftet mars/april var det mycket bra väder, besökare och boende letade sig ut i solskenet för första gången denna säsong. I tabell 16 åskådliggörs vädret vid undersökningstillfällena.

Datum	Tid	Väder	Temperatur (°C)	Nederbörd (mm)
27 mars	10-12	Mulet och lättare regn	5	0,2
28 mars	12-14	Sol	15	0
29 mars	14-16	Sol	13	0
30 mars	14-16	Sol	11	0
31 mars	17-19	Sol (skymning)	8	0
1 april	14-17	Växlande molnighet	8	0
2 april	15-18	Sol, senare moln	9	0
3 april	10-12, 12.45-15.30	Fm - sol. Em - moln	10	0

Tabell 16. Vädret i Göteborg under undersökningen

Vädret har en stor påverkan på om en person cyklar eller inte. Undersökningen utfördes relativt tidigt på cykelsäsongen. Med tanke på att vädret var ovanligt soligt och varmt för årstiden kan det tänkas att det var en grupp människor som kom igång med cyklingen just den här veckan.

6.1.6 Tidsfördelning och rörelse

I diagram 14 visas hur många passager som räknades in på Innerstadens samtliga besöksräknare (kap 6.1.6) under undersökningsdagarna. I diagrammet syns skillnaderna i rörelsen mellan dagarna. Fredagen och lördagen var de dagar med mest rörelse medan söndagen inte ens hade hälften så mycket rörelse som lördagen. De övriga veckodagarna hade en jämn nivå.

¹¹² SMHI (2014)

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

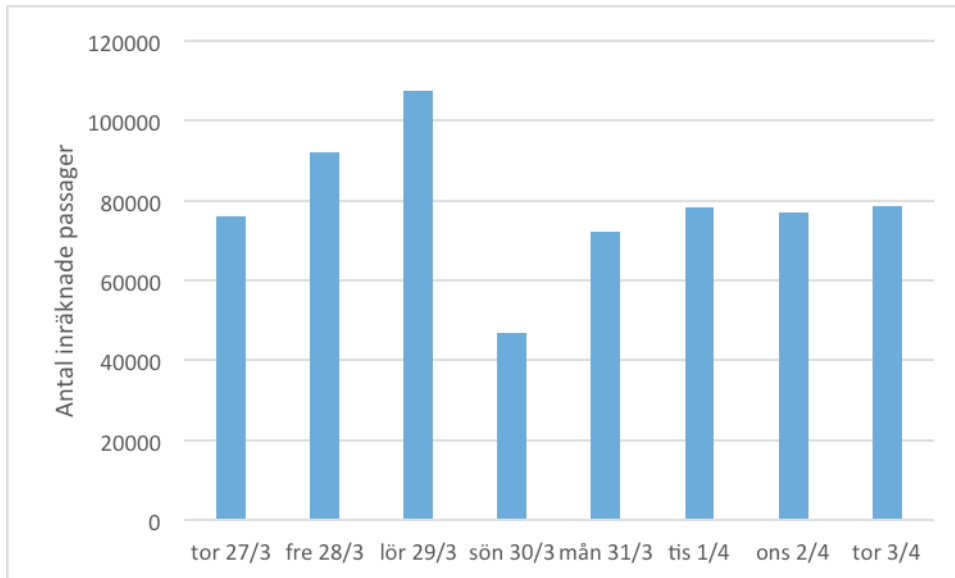


Diagram 14. Antalet passager vid Innerstadens besöksräknare under undersökningsdagarna¹¹³

De två följande tabellerna, 18 och 19, visar hur många svar som samlades in under de olika undersökningsdagarna. Totalt var det tre intervjuare på varje plats vid varje tillfälle. På torsdagen var det endast fem grader varmt, mulet och regnet hängde i luften medan det var mestadels sol och omkring tio grader de övriga undersökningsdagarna, därav det låga antalet deltagare på torsdagen. Det var också den första dagen i undersökningen, utfallet kan ha påverkats av att intervjuarna inte hade blivit varma i kläderna. Både under fredagen och lördagen var det mycket rörelse på platserna. Söndagen var lugnare. De övriga dagarna var det mer rörelse i staden på eftermiddagarna, än på förmiddagarna, när folk lämnade sina arbetsplatser. Intervjuarnas upplevelse av rörelsen på platserna stämmer överens med besöksräknarnas statistik.

Kungsgatan

Cyklister

Variationen cyklisterna var stor mellan dagarna, se tabell 17. Torsdagen var det ett lågt antal, troligen mest på grund av vädret, och på söndagen var det väldigt få bilister och cyklisterna generellt.

¹¹³ Sörling, B. (2014b)

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

	Cykel	Bil
Torsdag 27/3, 10.00-12.00	5	12
Fredag 28/3, 12.00-14.00	20	13
Lördag 29/3, 14.00-16.00	17	14
Söndag 30/3, 14.00-16.00	5	11
Måndag 31/3, 17.00-19.00	44	12
Tisdag 1/4, 14.00-17.00	26	17
Onsdag 2/4, 15.00-18.00	28	17
Torsdag 3/4, 10.00-15.30		36

Tabell 17. Antal deltagare på Kungsgatan

Många av cyklisterna på Kungsgatan besökte någon av de två gymanläggningarna på gatan, dessa var färre på söndagen. Gymmet var en av anledningarna till högt antal på lördagen. Ett av gymmen hade ett spinningpass till förmån för Rädda Barnen denna dag och därför kom väldigt många besökare till platsen med cykel. På måndagen utfördes undersökningen under den tid som folk lämnade arbetet med cykel, vilket förklarar det höga deltagandet i undersökningen denna dag.

På torsdagen den 3 april hade det önskade antalet svar av cyklister på Kungsgatan samlats in, men inte antalet bilister. På grund av detta koncentrerades undersökningen på bilister denna dag.

Bilister

Antalet deltagande bilister är ganska jämnt fördelat över undersökningsdagarna, se tabell 17 ovan. Anledningen till att det var så jämnt fördelat kan bero på att omsättningen på bilparkeringsplatserna var låg, eftersom att de fick stå parkerade där i 24 timmar, och då uppstod aldrig några stora variationer. På torsdagen den 3 april utfördes undersökningen under fem och en halv timme för att få in det antal svar som var målsättningen.

Kungstorget

Cyklister

Variationen var stor mellan dagarna (se tabell 18), precis som på Kungsgatan. Generellt kändes det som en låg rörelse bland cyklister trots att det fanns gott om parkerade cyklar. Senare bekräftades det att många parkerar sina cyklar här hela dagen då de arbetar i centrum.

	Cykel	Bil
Torsdag 27/3, 10.00-12.00	3	33
Fredag 28/3, 12.00-14.00	23	17
Lördag 29/3, 14.00-16.00	18	24
Söndag 30/3, 14.00-16.00	12	24
Måndag 31/3, 17.00-19.00	22	24
Tisdag 1/4, 14.00-17.00	30	36
Onsdag 2/4, 15.00-18.00	40	11

Tabell 18. Antal deltagare på Kungstorget

Bilister

Antalet bilister varierade också mycket från dag till dag, se tabell 18. Variationen var inte fullt så stor som för cyklister. Rörelsen av bilar var alltid hög pga. den korta tidsbegränsningen (se tabell 11, kap 5.2).

6.1.7 Antal parkeringstillfällen

Deltagarna tillfrågades hur många gånger de hade parkerat i centrum under dagen. Tabell 19 visar genomsnittligt antal parkeringstillfällen per färdmedel, dels för samtliga deltagare och dels för de som inte angett arbete/skola, tjänsteärende eller boende som huvudärende. Som kan utläsas i tabellen parkerades bilen lite fler gånger än cykeln om samtliga deltagare räknades med. Om ärendegrupperna arbete/skola, tjänsteärende eller boende som huvudärende inte räknades med parkerade cyklisterna några fler gånger. Det är dock inte några större skillnader mellan dem. Att en bil parkerade färre gånger i den gruppen som inte hade arbete/skola, tjänsteärende eller boende som huvudärende kan bero på att några deltagande bilister var i tjänst och hade ett sådant yrke att de behövde parkera på flera olika platser.

	Alla	Inte arbete/skola, tjänsteärende eller boende
Cykel	1,64	1,79
Bil	1,76	1,39

Tabell 19. Genomsnittligt antal parkeringstillfällen

6.1.8 Beläggningsgrad

Någon information om parkeringarnas beläggningsgrad på Kungsgatan och Kungstorget har examensarbetet inte tagit del av. Därför har en uppskattning, efter undersökningsdagarna på platserna, gjorts av beläggningsgraden för cykel och bil på Kungsgatan och Kungstorget. De tre områdena med cykelställ på Kungstorget har väldigt olika uppskattade beläggningsgrader. Beläggningsgraderna har sedan viktats ihop efter hur många platser områdena har. Detsamma gäller för de två cykelställen på Kungstorget. Vad gäller bilparkeringarna var det en relativt jämn beläggning på

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

samtliga bilparkeringsplatser på de båda platserna. Se uppskattad beläggingsgrad på parkeringarna i tabell 20.

Plats	Cykelparkering (%)	Bilparkering (%)
Kungstorget	87,5	70
Kungsgatan	48	50
Totalt	62,3	65,2

Tabell 20. Uppskattad beläggingsgrad

Efter vad som observerats så är inte beläggingsgraden på bilparkeringarna särskilt hög på någon av platserna. Observationen motsäger det medlemmarna i Innerstaden påstår, att innerstaden är otillgänglig för personer som åker bil. Självklart har dag i veckan och tid på dygnet betydelse. Det är svårt att få en parkeringsplats på lördagar samt på eftermiddagar under veckodagarna.

6.1.9 Reliabilitet i resultaten

Svaren från enkätstudien utgör ett bra underlag för de två undersökta platserna. 100 svar per plats och färdmedel ger en indikation på hur mycket en bilist handlar för i jämförelse med en cyklist och vad cyklisterna och bilisterna gör i innerstaden. Med svaren som samlats in kan även slutsatser dras för hur mycket en bilparkeringsplats är värd ifall den utnyttjas som bil- eller cykelparkering.

6.2 Ärendefördelning

För att ta reda på vad bilisterna och cyklisterna gör på platserna och varför de kommer till centrum ställdes frågan vilket som var deras huvudärende och vilka andra ärenden de haft i centrum den aktuella dagen. Deltagarna angav som mest fyra ärenden.

6.2.1 Ärende per plats

Kungsgatan

207 personer deltog i undersökningen på Kungsgatan och i genomsnitt utförde varje deltagare 1,7 ärenden. Ärendefördelningen syns i diagram 15. Arbete/skola var det vanligaste ärendet tätt följt av tjänster och handel.

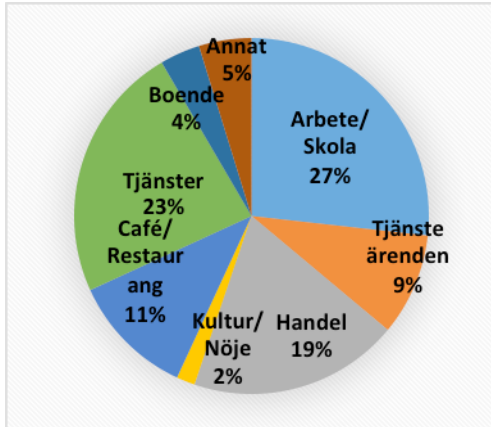


Diagram 15. Ärendefördelning, Kungsgatan

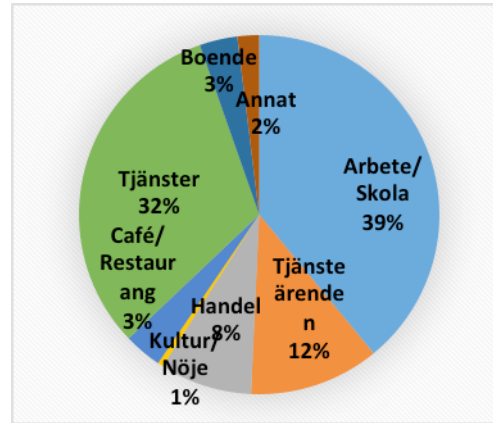


Diagram 16. Huvudärendefördelning, Kungsgatan

Studeras endast de ärenden som angetts som huvudärende (se diagram 16), fick tjänster och arbete/skola större andel än i diagram 15, där samtliga ärenden är inräknade (31 % mot 39 %). Handel och café/restaurang var ett vanligt ärende, men inte som huvudärende. På Kungsgatan ligger två gymanläggningar som attraherar många besökare som främst parkerar sina cyklar utanför gymanläggningarna i anlagda cykelställ. Ett gym- och läkarbesök ingår i ärendegruppen tjänster.

Kungstorget

213 personer deltog i undersökningen på Kungstorget och varje deltagare utförde i genomsnitt 1,6 ärenden per besök. Ärendena fördelades enligt diagram 17.

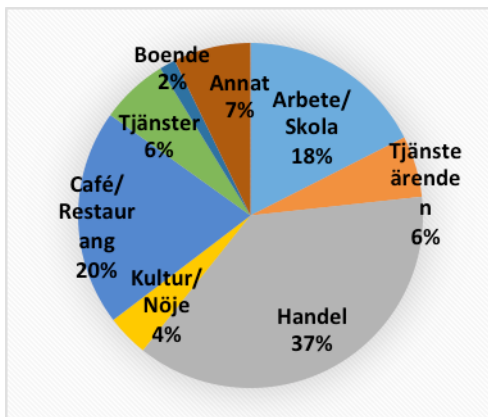


Diagram 17. Ärendefördelning, Kungstorget

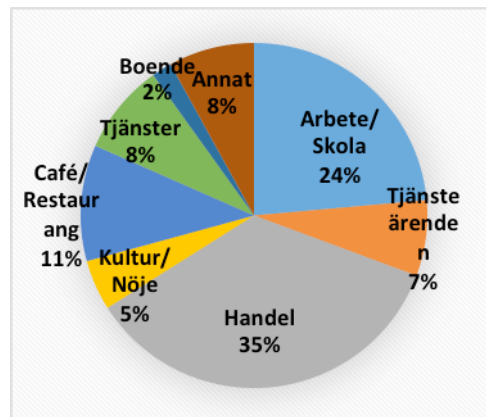


Diagram 18. Huvudärendefördelning, Kungstorget

Det vanligaste ärendet de deltagande besökarna hade i centrum, som parkerar på Kungstorget, var handel. Även arbete/skola var ett vanligt ärende på Kungstorget. Fördelningen gäller främst cykel eftersom parkeringstiden för bil är begränsad till två timmar, vilket är för kort parkeringstid för en hel arbetsdag. I hörnet av Kungstorget ligger en biograf. Denna gjorde det naturligt för cyklister som besökte biografen att parkera i cykelställen precis utanför. Därav blev det en högre andel kultur/nöje här än

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

på Kungsgatan. För bil var parkeringstiden (två timmar) för kort för att hinna med ett biobesök.

Om bara huvudärendena studeras (se diagram 18) är den största skillnaden att gruppen café/restaurang är större än för samtliga ärenden som uträttades.

Generellt för båda platserna

I både diagram 17 och 18 kan det utläsas att deltagarna på Kungsgatan till största del var där i arbetet, alltså antingen för att arbete/skola var lokaliserad där, eller för att de hade ett tjänsteärende där. Även handel är ett vanligt ärende på Kungsgatan, men inte i samma utsträckning som för de som parkerade på Kungstorget, där handel är det vanligaste ärendet. Över 35 % av deltagarna på Kungstorget handlade då de var där. Café-/restaurangbesök var ett relativt ovanligt huvudärende på båda platserna. Det var vanligare att deltagarna gjorde ett café-/restaurangbesök när de ändå var i staden, vilket kan bero på att ett café-/restaurangbesök ofta följer naturligt med de andra ärendena. Att tjänsteärenden var vanligare på Kungsgatan än Kungstorget beror på placeringen av både vårdcentral och gym på Kungsgatan.

En av orsakerna till att handel var en vanligare anledning till varför deltagaren kommit till centrum på Kungstorget än på Kungsgatan är för att denna plats är närmare till en större del av butiksutbudet som finns i centrum än platsen på Kungsgatan. Biografen vid Kungstorget kan vara en av orsakerna till att kultur/nöje hade en högre kvot på Kungstorget än på Kungsgatan.

6.2.2 Ärende per färdmedel

Cykel

Det vanligaste ärendet cyklisterna hade i centrum var arbete/skola, följt av handel och tjänster, se diagram 19. Studeras endast huvudanledningen till varför de deltagande cyklisterna kom till centrum (se diagram 20) var andelen arbete/skola ännu större.

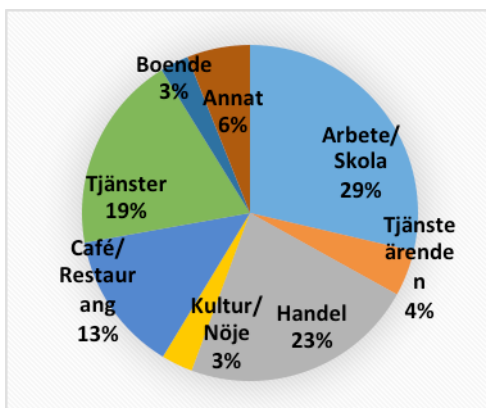


Diagram 19. Ärendefördelning, cyklister

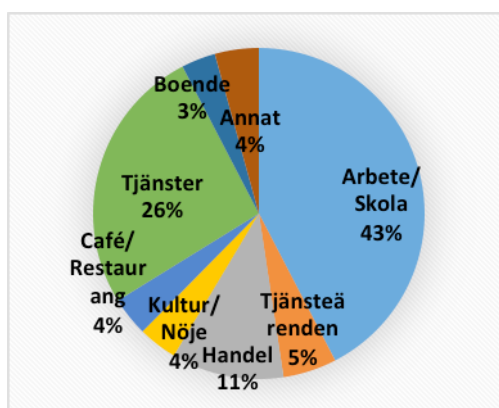


Diagram 20. Huvudärendefördelning, cyklister

Bil

För bilisterna var handel vanligast, både som huvudärende (se diagram 22) och samtliga ärenden de utträttade (se diagram 21), därefter kom arbete/skola och sedan tjänster.

Endast 38 av 225 parkeringsplatser på Kungsgatan och Kungstorget är 24-timmarsparkeringar och dessa har en dyr timtaxa (se tabell 11, kap 5.2). Det kan då anses vara orimligt att 15 % av bilisterna ändå haft arbete/skola som ärende i centrum. Förklaringen kan vara att dessa bilister har parkerat vid arbetsplatsen tidigare, men då de deltagit i undersökningen hade de en ny parkeringsplats för att utträtta andra ärenden.

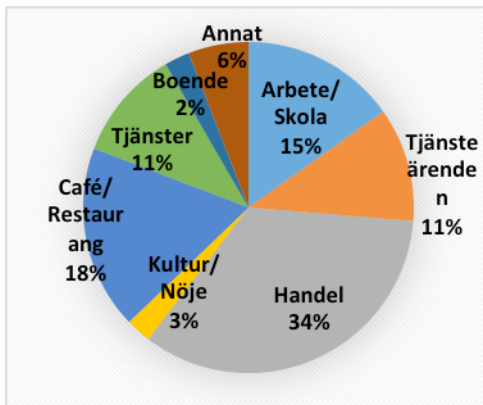


Diagram 21. Ärendefördelning, bilister

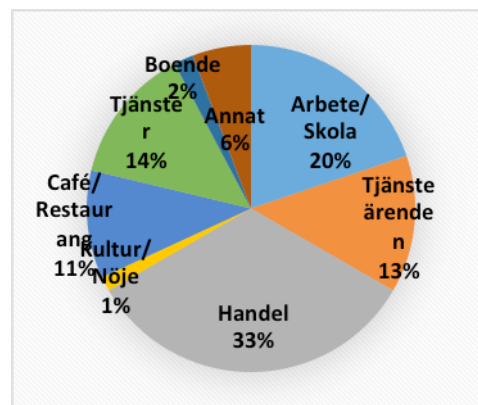


Diagram 22. Huvudärendefördelning, bilister

Generellt för båda färdmedlen

De bilparkeringsplatser som studerats är tidsbegränsade till 30 minuter, 2 timmar eller 24 timmar och har en dyr timtaxa (se tabell 11 och 12, kap 5.2). För de som har arbete/skola i centrum och använder bil som transportmedel är alltså de undersökta parkeringarna inte aktuella. De få bilparkeringsplatserna på Kungsgatan som var tidsbegränsade till 24 timmar kanske hade varit aktuella om priset hade varit lägre. Cykelparkeringarna däremot har inga tidsbegränsningar, och därför blir dessa aktuella för de som cykelpendlar till arbete/skola.

Tjänsteärenden var vanligare bland bilister än cyklister. Det kan bero på att många tjänsteärenden utfördes av elektriker, byggarbetare, etc. som använder mycket verktyg och redskap i arbetet.

Nästan var tredje deltagande cyklist hade arbete/skola som ett av sina ärenden, se diagram 19. Bland de deltagande bilisterna var samma ärende endast hälften så vanligt som för cyklisterna.

6.3 Val av färdmedel

I detta avsnitt presenteras det vilken den vanligaste anledningen är till varför en deltagande bilist valt att åka bil och inte cykla (eller en deltagande cyklist att cykla och inte åka bil) till Kungsgatan eller Kungstorget. Även restid, parkeringstid samt storlek på varor de har köpt redovisas.

Bil

Det är ungefär 30 % av bilisterna som uppger att de inte har tillgång till cykel (se diagram 23). Av de som har tillgång till cykel är avståndet helt klart den största anledningen till att de väljer att åka bil. Speciellt om de parkerade på Kungstorget där avståndet angetts som en viktig faktor av nästan 40 % av de deltagande, medan endast 15 % angav den som avgörande på Kungsgatan. Alla bilister hade i genomsnitt en restid på 23 minuter medan de som angav avstånd som anledningen till att man valt att åka bil hade en genomsnittlig restid på 30 minuter.

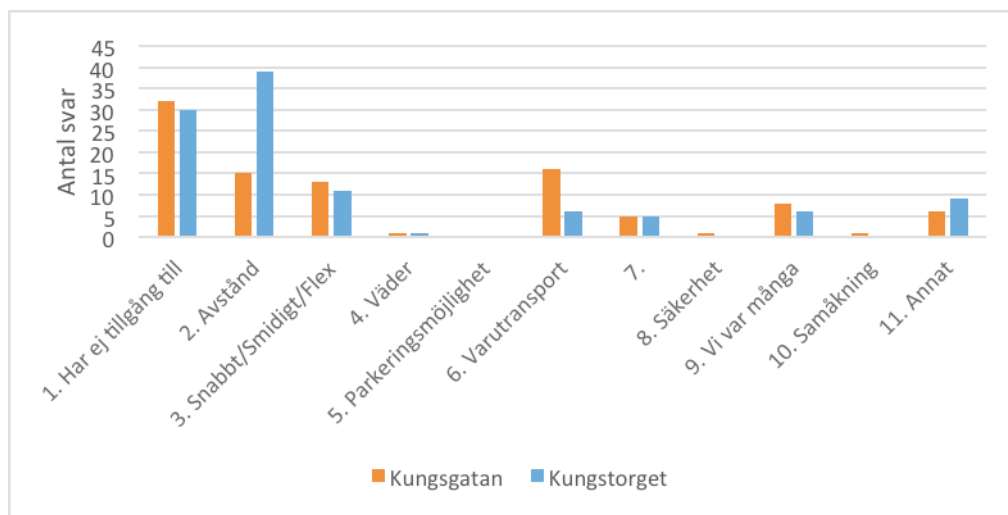


Diagram 23. Anledning till bil som färdmedel och inte cykel

Det är 16 % av bilisterna som angivit varutransport som anledning till att de tagit bilen på Kungsgatan och endast 6 % på Kungstorget. Denna skillnad kan kanske delvis förklaras av att många hade tjänsteärenden på Kungsgatan och då hade med sig mycket redskap och verktyg. Säkerhet har inte angetts av många som huvudanledning till varför man valde att åka bil. Inte heller samåkning (alltså att någon mer ändå skulle åka med i bilen) var en vanlig orsak.

Ingen av de deltagande bilisterna angav parkeringsmöjlighet som anledning till att de tog bilen istället för cykeln till innerstaden. De jämförde alltså med cykeln som färdmedel och då kunde inte någon deltagare se att parkeringen var mer förmånlig för en bilist än för en cyklist.

Cykel

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

Bland cyklisterna syns inte någon större skillnad mellan de olika platserna till varför man valde cykeln, se diagram 24. Totalt svarade 37 % att de inte hade tillgång till bil/körkort. Att cykel är snabbt/smidigt/flexibelt var den största anledningen till att man valde cykeln.

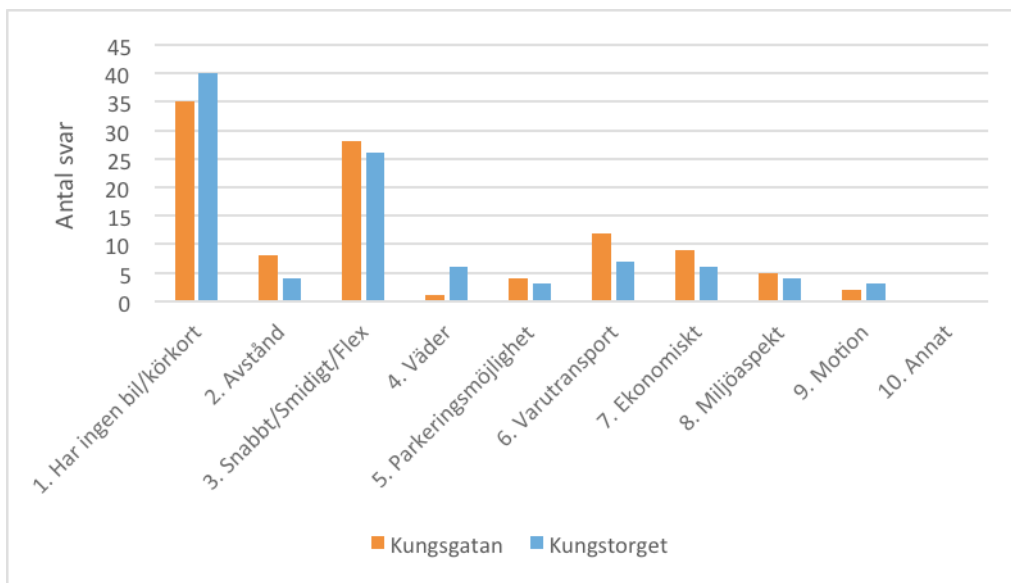


Diagram 24. Anledning till cykel som färdmedel och inte bil

Generellt för båda färdmedlen

Det visade sig att parkeringsmöjligheter inte var en viktig faktor för valet av färdmedel, trots att deltagarna under undersökningen yttrade åsikter om parkeringarna oavsett färdmedel. Väder var inte heller en viktig faktor men kanske hade fler angett väder som svar om undersökningen hade utförts under dagar med sämre väder.

För både cyklister och bilister är snabbt/smidigt/flexibelt en viktig anledning till varför de valt just det färdmedlet de gjort. En förståelse för att dessa ord har olika betydelse för en cyklist och bilist skapades efter att undersökningen hade genomförts. Snabbt/smidigt/flexibelt för en cyklist innebär att de har möjlighet att ta sig fram på många platser där en bil inte har tillstånd att åka och de kan parkera nära målpunkten. Det kan vara både i och utanför cykelställ. För en bilist är snabbt/smidigt/flexibelt mer en fråga om bekvämlighet. De kan ha bilen precis intill hemmet och de anser att det går snabbt att ta sig till målet med bil. Dessutom krävs ingen fysisk ansträngning som det hade gjort att cykla och man är väderskyddad.

6.4 Antal resor senaste veckan

Deltagarna fick berätta hur många resor de hade gjort till centrum med bil, cykel, kollektivtrafik och till fots under den senaste veckan (se diagram 25).

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

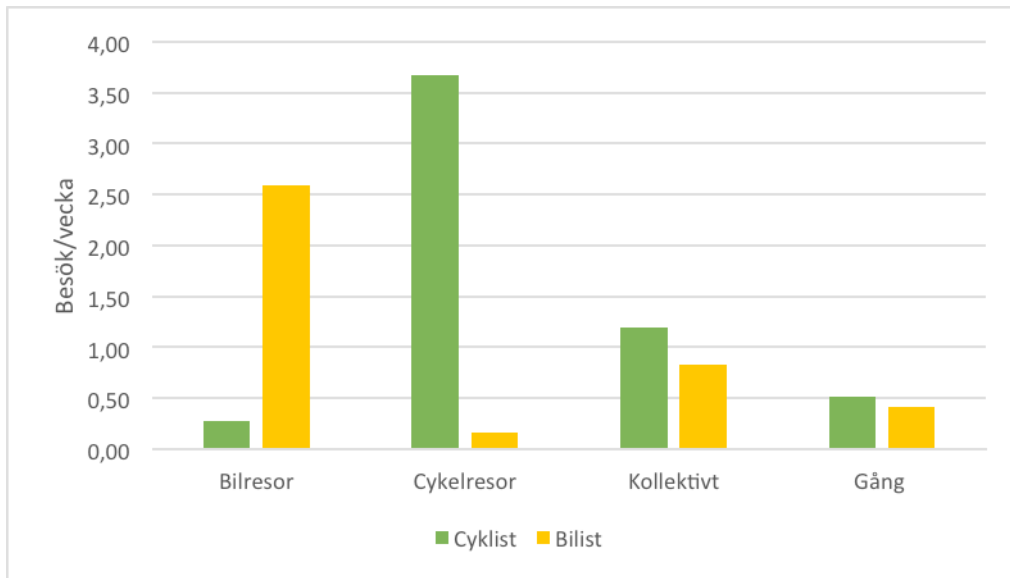


Diagram 25. Genomsnittligt antal besök i centrum senaste veckan

Inte förvånande är det en markant skillnad mellan hur cyklister och bilister har rest den senaste veckan. Studeras varje enskilt svar finns det några personer som har ett ovanligt högt reseantal under en vecka. De höga reseantalet kan förmodligen förklaras av arbetsverksamma som jobbar med byggnation och liknande och därför åker mycket bil till och från centrum och cyklister som har många olika mål i centrum under en dag. När dessa extrema värden togs bort var relationen mellan färdmedlens siffor dock nästan densamma.

Totalt hade cyklister besökt centrum 5,91 gånger den senaste veckan och av dessa var 4,67 gånger med cykel. Bilister var i centrum 4,09 gånger med alla fyra färsätten och 3,59 gånger med bil den senaste veckan.

6.5 Restid

För deltagarna är en bilresa till Göteborgs innerstad i genomsnitt sex minuter längre än en cykelresa. Skillnaden i restid för färdmedlen kan innebära att en person kan tänka sig en längre restid till staden om han eller hon åker bil istället för att cykla. Eftersom bilisterna har en högre genomsnittlig hastighet och en längre restid kommer de längre bortifrån.

En resa till Kungsgatan för bilister och cyklister är i genomsnitt 1-2 minuter längre än en resa till Kungstorget, se diagram 26. Det vanligaste ärendet på Kungsgatan var arbete, vilket kan innebära att en cyklist kan tänka sig att cykla lite längre, för att den

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

ska vara på platsen en lång tid. Om cyklisten bara har ett kortare ärende kanske den inte vill cykla lika långt för att bara parkera en kort stund.

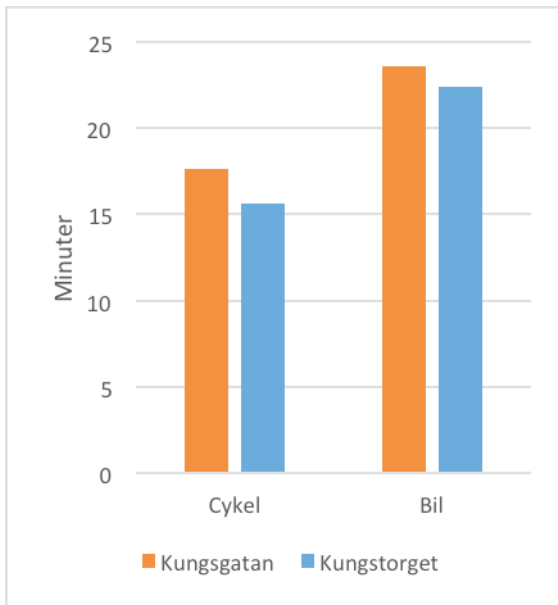


Diagram 26. Genomsnittlig restid

Hos deltagarna är största andelen resor som gjorts till Göteborgs centrum med bil och cykel inte längre än 20 minuter långa, se diagram 27 samt 28.

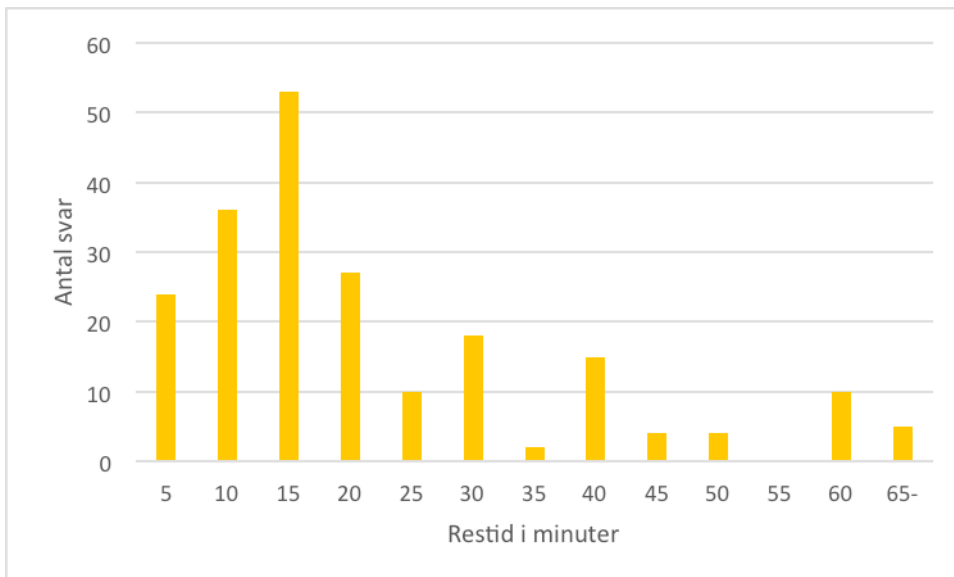


Diagram 27. Restidsfördelning, bilister

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

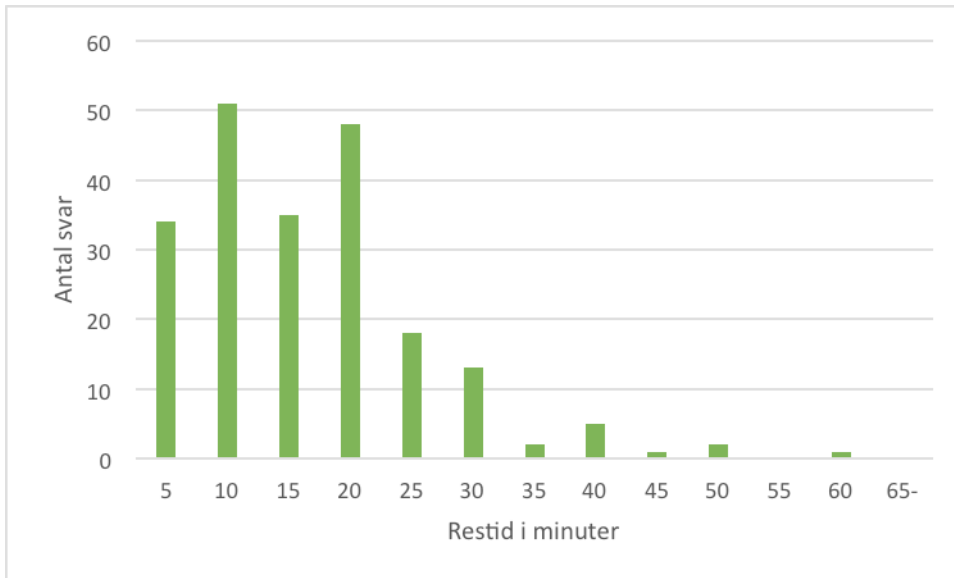


Diagram 28. Restidsfördelning, cyklist

Parkeringsplatserna för bil som studerats har en tidsbegränsning på 30 minuter, 2 timmar och ett fåtal 24 timmar. Anledningen till att restiderna inte är längre för bilisterna kan bero på att den genomsnittliga parkeringstiden är så kort. En kort parkeringstid innebär således ett snabbt ärende. För ett snabbt ärende är de deltagande besökarna inte redo att åka så långt. De besökare som färdas långt till Göteborg väljer parkeringsplatser där de kan parkera längre. Ärendet ska vara värt restiden eller ressträckan.

Tröskelvärdet för vad en lagom restid är för en cykelresa antas gå vid 20 minuter för deltagarna, efter vad som setts i resultatet av undersökningen. En längre restid på cykel kan kräva tillgång och tid till att duscha och byta om efter resan.

Bild 12 och bild 13 illustrerar hur långt en bilist respektive en cyklist kommer beroende på under hur lång tid de reser. Den innersta cirkeln visar inom hur stort område, från utgångspunkten Västra Hamngatan 17, en cyklist/bilist kommer de första fem minuterna. Punkterna visar sedan hur långt de kommer med fem minutersintervaller. Utgångspunkten Västra Hamngatan 17 i Göteborg ligger mellan undersökningsplatserna på Kungsgatan och Kungstorget.

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

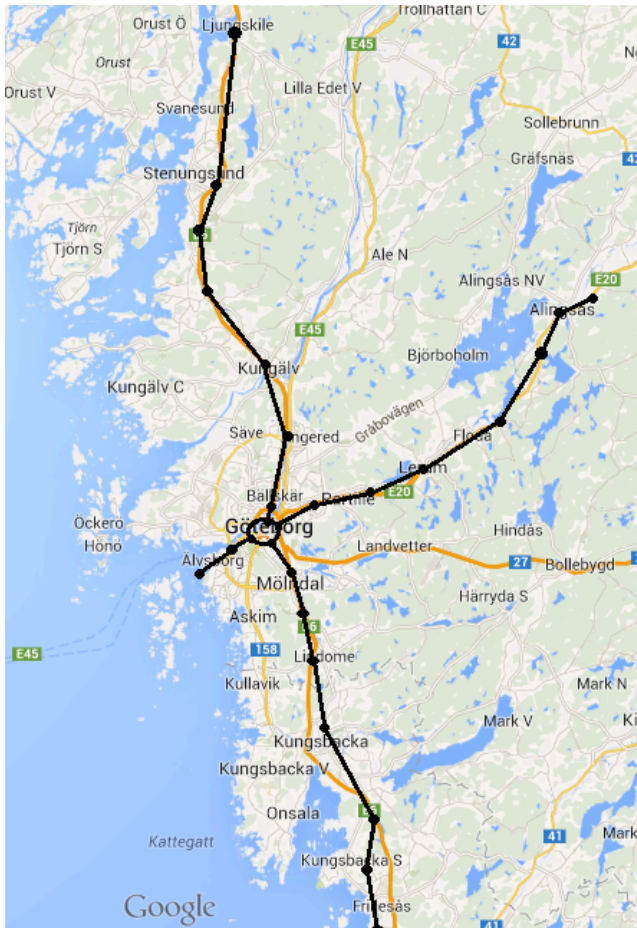


Bild 12. Illustrativ karta för restider med bil från Västra Hamngatan 17 i Göteborg¹¹⁴

En cyklist kommer längre under de fem första minuterna i Göteborgs innerstad än vad en bilist gör, vilket beror på att en cyklist kan välja genare resvägar än vad en bilist kan göra i innerstaden. En resa med bil, som är längre än fem minuter, innebär att resenären kommer längre under samma restid jämfört med om personen hade cyklat.

¹¹⁴ Google Maps (2014c)

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

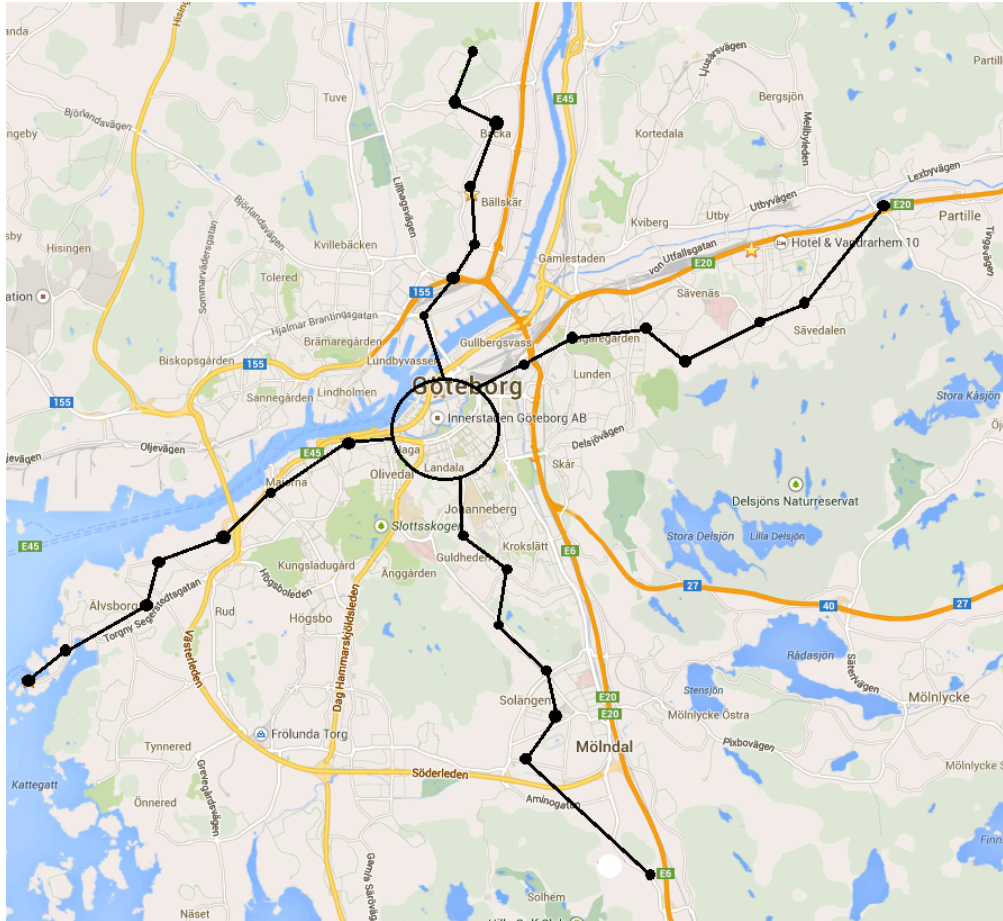


Bild 13. Illustrativ karta för restider med cykel från Västra Hamngatan 17 i Göteborg¹¹⁵

För att beräkna restiden för en bilist och en cyklist har Google Maps funktion *Vägbeskrivningar* använts som utgår ifrån maxhastigheten på sträckorna för bil och omkring 17 km/h för cykel. Hänsyn har inte tagits till eventuella fördröjningar på grund av mycket trafik.

6.6 Svårighet att hitta parkering

I tidigare rapporter och undersökningar som gjorts av Innerstaden har handlarna och besökarna beskrivit att det är svårt att hitta parkeringsplats för bil i innerstaden. I examensarbetets undersökning ställdes frågan till deltagarna hur enkelt de tyckte att det var att hitta en parkeringsplats för det fordonet de anlände med. Skalan var 1-5, där graderingen syns i skalstrecket på nästa sida. Frågan syftade till att undersöka den upplevda enkelheten att hitta en bilparkeringsplats eller ett cykelstall att parkera

¹¹⁵ Google Maps (2014d)

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

cykeln i. Tabell 21 nedan visar att de deltagande cyklisterna över lag var mer nöjda med parkeringssituationen än bilisterna.



I tabell 21 visas den genomsnittliga uppfattningen bland deltagarna.

Typ av parkering	Kungsgatan	Kungstorget	Medel
Bil	3,51	2,85	3,16
Cykel	2,02	2,28	2,15

Tabell 21. Svårighet att hitta parkering, skala 1-5

Bilparkering

Generellt är det väldigt varierande hur deltagarna upplever parkeringssituationen på de platser som studerats. De som var i centrum, för arbete/skola eller tjänsteärende, var ofta väldigt missnöjda med utbudet parkeringsplatser och snäva parkeringstidsbegränsningar som råder i centrum. Andra tyckte inte alls att utbudet parkeringsplatser och parkeringstidsbegränsningar var ett problem, särskilt inte om de anlände under den tiden på dygnet då det fanns gott om platser. Tillfrågade bilister på Kungsgatan tyckte att det var svårare att hitta en parkering än bilisterna på Kungstorget. Skillnaden i antalet bilparkeringsplatser är stor mellan dem. Kungstorget har tre gånger så många parkeringsplatser som Kungsgatan, vilket innebär att det är svårare att hitta en ledig parkeringsplats på Kungsgatan än på Kungstorget.

Cykelparkering

Känslan är att många deltagare tolkade frågan som hur enkelt det var att parkera cykeln även utanför ett cykelställ. En del deltagare berättade att de ibland parkerade cykeln precis utanför platsen som de hade ett ärende till, och då ansåg de att det var mycket enkelt att hitta cykelparkering. Generellt var uppfattningen att många deltagare var nöjda med antalet cykelställ och deras placering. Av de som var missnöjda var det en stor del som hade parkerat sin cykel på platsen under många timmar och ville då låsa fast den ordentligt samt ha den skyddad mot väder och vind.

6.7 Parkeringstid

Det speglas i den genomsnittliga parkeringstiden för de olika färdmedlen att bilparkeringarna är tidsbegränsade, se diagram 29. För båda platserna var den genomsnittliga parkeringstiden för cyklister 3 timmar och 40 minuter medan för en bilist var samma tid 1 timme och 20 minuter. Medianen för parkeringstiden för cykel var 1 timme och 35 minuter och 1 timme för bil. Av de ca 200 svar som samlades in var det endast 22 bilister som parkerade över 2 timmar. Många av cyklisterna

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

parkerade cykeln under en hel arbetsdag medan andra bara parkerade i 5-10 minuter för att uträtta ett snabbt ärende. I diagram 30 visualiseras därför den genomsnittliga parkeringstiden för deltagarna som inte hade haft arbete/skola, tjänsteärende eller boende som huvudärende. Genomsnittlig parkeringstid sjunker då för båda färdmedlen på Kungsgatan, men mest för cyklister. Anledningen till att den genomsnittliga parkeringstiden sjunker kan bero på att på Kungsgatan var det främsta ärendet arbete/skola och därför parkerade fler personer cykeln under hela arbetsdagen.

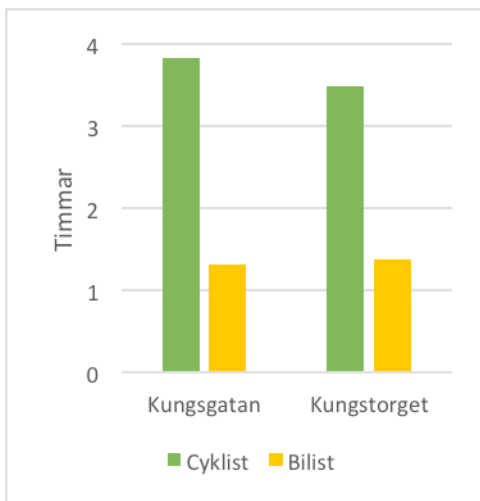


Diagram 29. Genomsnittlig parkeringstid för samtliga deltagare

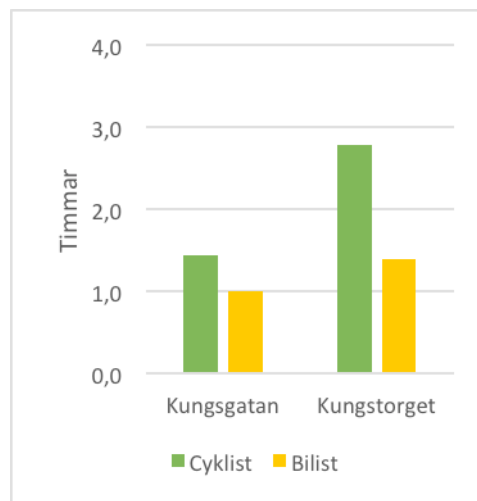


Diagram 30. Genomsnittlig parkeringstid för deltagare som **inte** haft huvudärende arbete/skola, tjänsteärende eller boende

Den begränsade parkeringstiden för bilar på Kungsgatan var 30 minuter på ena halvan av gatan och 24 timmar på den andra. Varför den genomsnittliga parkeringstiden för bil inte blev så hög på Kungsgatan antas bero på två saker:

1. De som parkerade på 24-timmarsparkeringen var svåra att få tag på eftersom omsättningen på dessa var väldigt låg och det var svårt att lyckas träffa in exakt rätt tidpunkt då de lämnade parkeringen.
2. Parkeringen på Kungsgatan som är begränsad till 30 minuter håller den genomsnittliga parkeringstiden nere för hela platsen.

6.8 Storlek på varor

Frågan hur stora varor som transporterades ställdes aldrig utan den fylldes i direkt av intervjuaren som själv gjorde bedömningen vilken kategori som storleken på varorna hamnade i. Vid de tillfällen när en bilist intervjuats och denne hunnit lägga varorna i bilen har intervjuaren frågat bilisten om varorna. I diagram 31 syns en skillnad mellan cykel och bil. Deltagande cyklister hade mindre skrymmande varor med sig än

bilisterna. Dock var det endast 14 % av samtliga deltagare som hade varor som var gränsfall för cykel eller större.

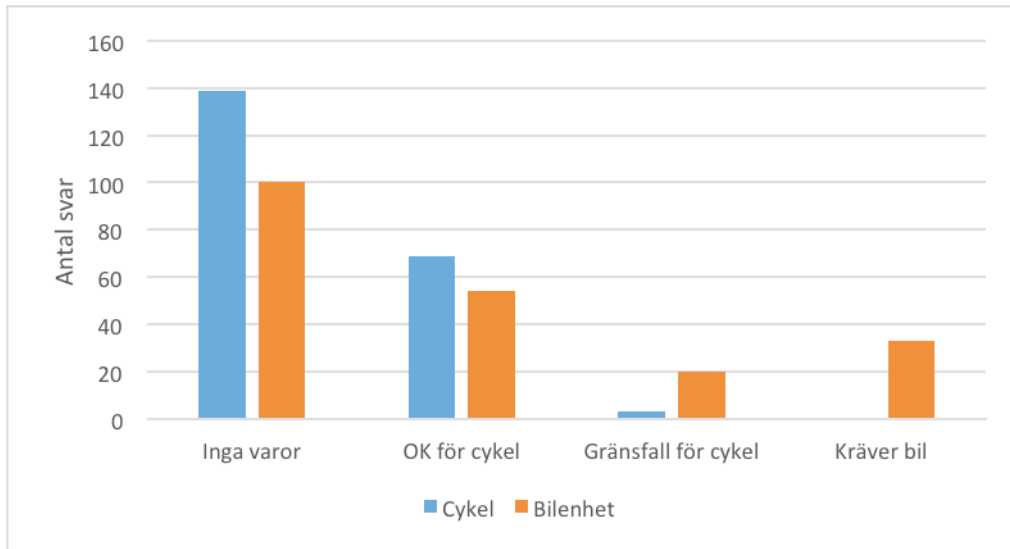


Diagram 31. Fördelning mängd varor

6.9 Spenderade pengar

6.9.1 Spenderade pengar per plats

I diagram 32 visas genomsnittligt spenderade pengar på samtliga ärendegrupper per besök. I diagram 33 visas genomsnittligt spenderade pengar per timme. De cyklister och bilister som spenderade mest var de som parkerade sina fordon på Kungstorget. Den genomsnittliga parkeringstiden var ganska lika på platserna, 2 timmar och 34 minuter på Kungsgatan och 2 timmar och 26 minuter på Kungstorget. Därför blir skillnaden spenderade pengar mellan platserna lika stor per timme som den är per besök.

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

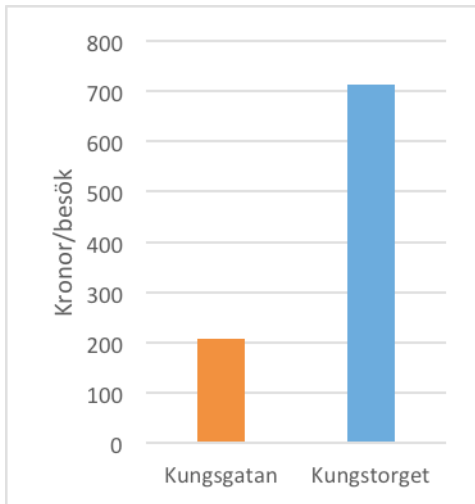


Diagram 32. Genomsnittligt spenderade pengar per besök

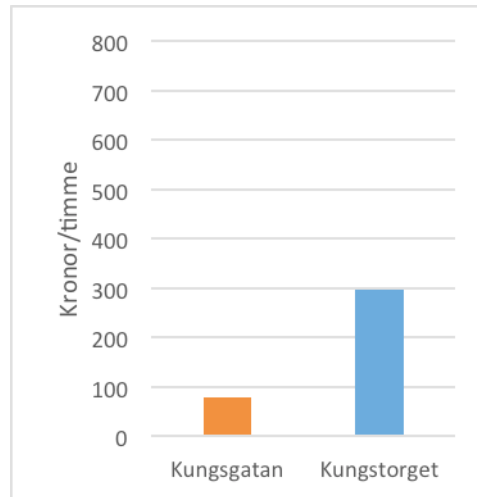


Diagram 33. Genomsnittligt spenderade pengar per timme

Antagna orsaker till fördelningen i diagram 32 och 33:

- Kungstorgets parkering är mer centralt belägen än Kungsgatans, därför blir Kungsgatan en mer naturlig parkeringsplats för handel.
- Arbete/skola samt tjänster, såsom gymbesök, var de vanligaste huvudärendena på Kungsgatan. På dessa två ärenden spenderas ytterst lite pengar.
- Parkeringsplatserna på Kungsgatan som är närmast handelsgatorna är begränsade till 30 minuter. Under denna korta tid hinner besökarna inte med att spendera så mycket pengar. Parkeringstiden på Kungstorget är begränsad till två timmar.

I diagram 34 kan det utläsas hur mycket pengar en deltagare i genomsnitt spenderade på de olika ärendegrupperna beroende på var han/hon parkerade sin cykel eller bil.

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

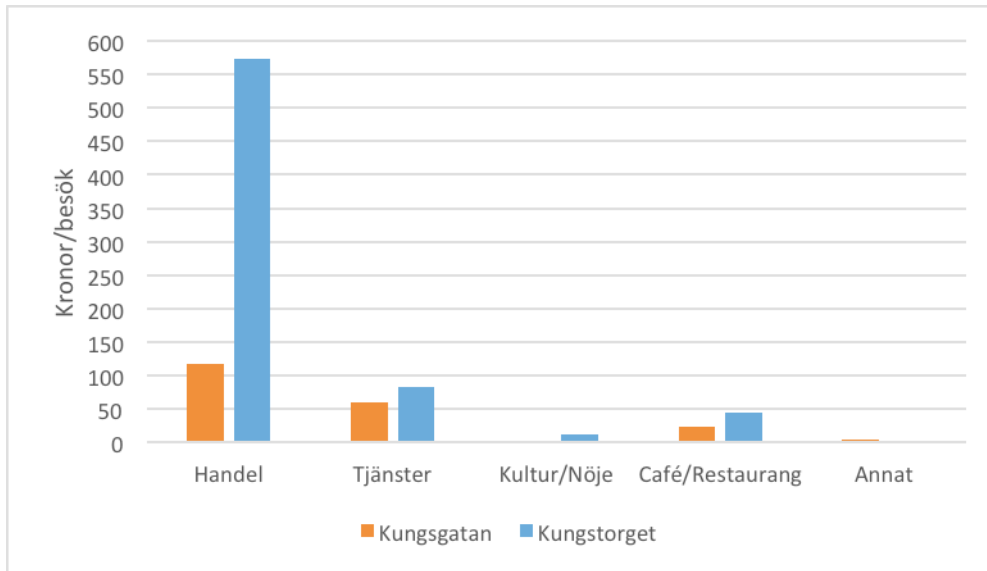


Diagram 34. Genomsnittligt spenderade pengar per besök i de olika ärendekategorierna

Handel var den ärendegrupp som deltagarna spenderade mest pengar på, både på Kungsgatan och Kungstorget. En deltagare på Kungstorget spenderade fem gånger så mycket pengar på handel som en deltagare på Kungsgatan.

Det genomsnittliga beloppet pengar som deltagarna spenderade på tjänster på de två platserna är väldigt lika. Tjänster på Kungstorget bestod mestadels av besök hos frisören, medan det på Kungsgatan var läkar- och gymbesök. För gymbesöken registrerades inte någon kostnad, den är svårberäknad då folk utnyttjar sina träningskort i olika utsträckning. Besöksavgiften hos läkaren registrerades.

Undersökningen utfördes aldrig under kvällstid, då besökare kommer till centrum för att äta middag. Annars är det tänkbart att studien hade visat ett något högre belopp spenderade pengar på restaurangbesök.

6.9.2 Spenderade pengar per färdmedel

I detta avsnitt jämförs en cyklist med en bilenhet. En bilenhet spenderade nästan fyra gånger så mycket pengar som en cyklist per besök, se diagram 35, och mer än tio gånger så mycket pengar per timme, se diagram 36.

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

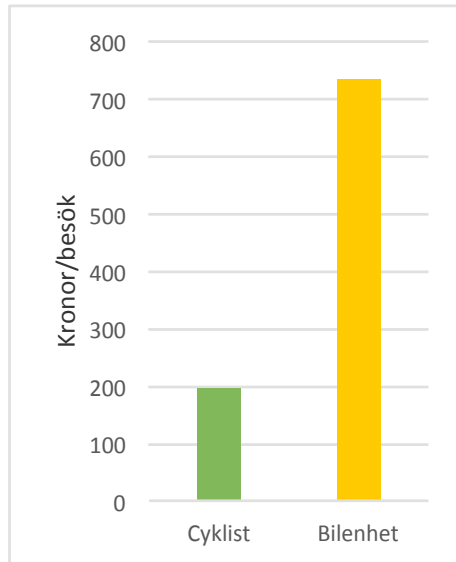


Diagram 35. Genomsnittligt spenderade pengar per besök

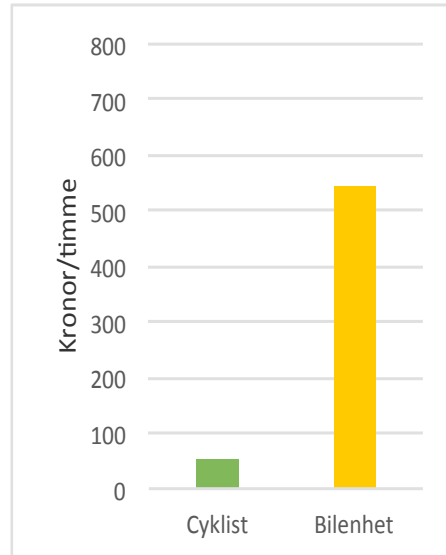


Diagram 36. Genomsnittligt spenderade pengar per timme

En bilenhet transporterade i genomsnitt 1,5 personer som tillsammans spenderade 733 kronor per besök, se diagram 35. Divideras summan spenderade pengar med genomsnittligt antal personer i en bil blir det 489 kronor per bilist och besök, vilket är 2,5 gånger mer än en cyklist.

I diagram 36 har den genomsnittliga spenderade summan dividerats med den genomsnittliga parkeringstiden för en cyklist och en bilist (3 timmar 40 minuter respektive 1 timme och 20 minuter), för att se hur stort belopp som spenderades per timme. Genomsnittligt spenderade en deltagande cyklist endast 53 kronor i timmen och en bilist 547 kronor.

En deltagande cyklist har varit i innerstaden i genomsnitt 4,91 gånger den senaste veckan med cykel. En bilist hade varit i centrum med bil 3,67 gånger den senaste veckan. Studeras hur mycket cyklister och en bilenhet spenderar per besök och multiplicerar det med hur många gånger de besöker innerstaden fås en annan bild av hur mycket som de olika färdmedlen spenderar i innerstaden (se diagram 37). Men bilnheten spenderar fortfarande mer än cyklisten. Bilnheten spenderar 2 635 kronor vilket är 2,9 gånger mer än cyklisten som spenderar 915 kronor.

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

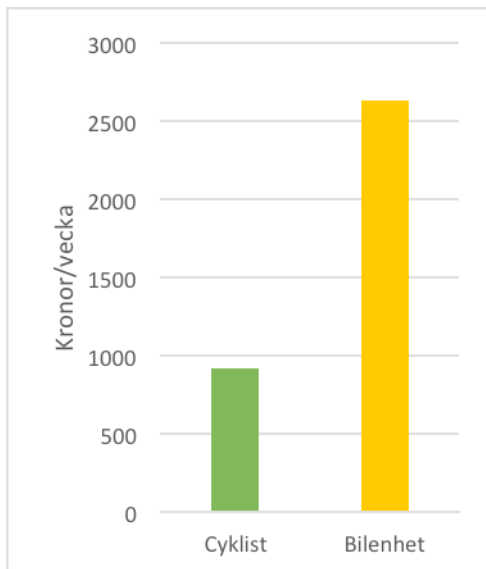


Diagram 37. Genomsnittligt spenderade pengar per vecka

Diagram 38 nedan visar hur fördelningen för genomsnittligt spenderade pengar ser ut över ärendegrupperna. De deltagande cyklisterna spenderade mindre än de deltagande bilentheterna i alla kategorier förutom i kultur/nöje, dock är denna ärendegrupp väldigt liten. Det var många av dem som parkerade sin cykel på Kungstorget som skulle besöka biografen där, två timmars bilparkering är för kort för ett biobesök.

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

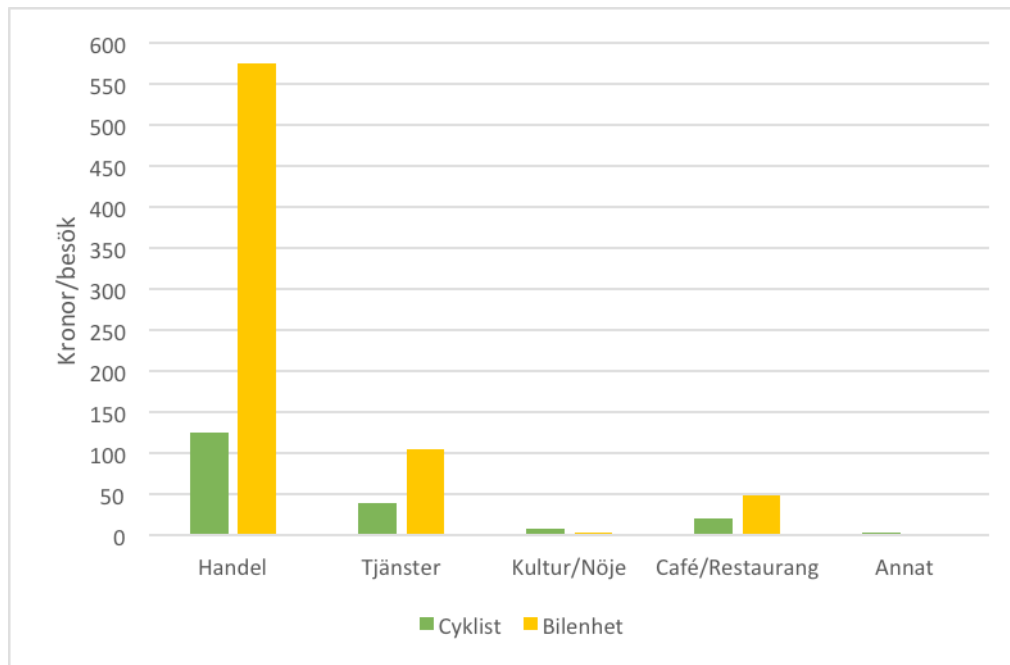


Diagram 38. Genomsnittligt spenderade pengar per besök i de olika ärendekategorierna

6.9.3 Spenderade pengar per bilparkeringsplats

Till sist undersöktes hur stort belopp pengar som spenderades på en yta stor som en bilparkeringsplats kan, beroende på om ytan är bilparkering eller cykelparkering. En vanligt förekommande storlek på en bilparkeringsplats är 5x2,5 meter¹¹⁶. Om cykelställ likt de i bild 8 i kapitel 5.2 installeras på denna yta så kan minst sex cyklar få plats¹¹⁷. Anledningen till att denna typ av cykelställ väljs är för att de ger god möjligheter till att låsa fast cykelramen.

De sex cykelparkeringarna genererar mindre spenderade pengar i timmen än bilparkeringen. I diagram 39 kan det utläsas att skillnaden i spenderade pengar mellan om ytan är bil- eller cykelparkering är inte stor.

¹¹⁶ Hydén, C. (2008) s356

¹¹⁷ Grönvall, O. et al. (2014) s128

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

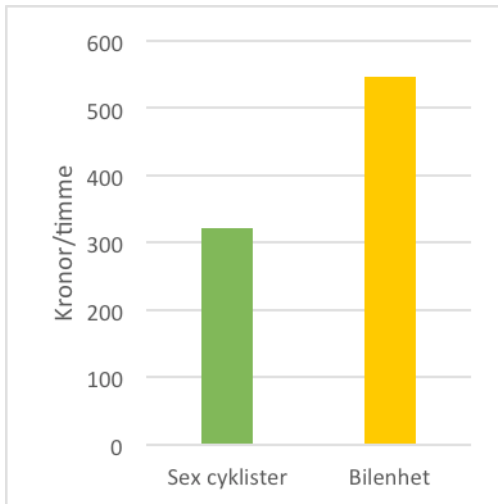


Diagram 39. Genomsnittligt spenderade pengar per timme

Diagram 40 visar hur mycket pengar en bilenheter eller sex cyklister spenderar i veckan i centrum. Det är samma uträkning som i diagram 37 fast här jämförs en bilparkeringsplats som antingen rymmer sex cyklister eller en bilenheter.

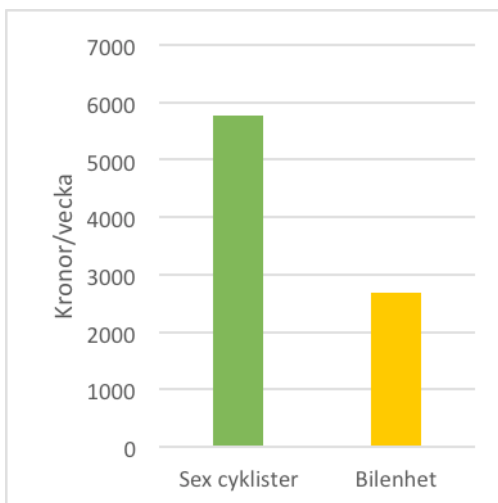


Diagram 40. Genomsnittligt spenderade pengar per vecka

6.10 Sammanfattning

En bilist spenderar alltså 2,5 gånger mer pengar vid varje besök i innerstaden än vad en cyklist gör per besök. Bilisten parkerade i genomsnitt i 1 timma och 20 minuter medan en cyklist parkerade i 3 timmar och 40 minuter. Variationen mellan undersökningsplatserna var stor sett utifrån hur mycket pengar deltagarna spenderade men inte i hur länge de var parkerade. På Kungstorget hade fler deltagare handel som ärende än på Kungsgatan, vilket kan förklara att de spenderade mer pengar.

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

Parkering ses inte som en viktig faktor i val av färdmedel. Bilisterna tyckte det var okej att hitta parkering i innerstaden och cyklisterna tyckte att det är lätt att hitta cykelparkering.

7. Diskussion

I detta kapitel diskuteras resultaten från undersökningen utifrån tillgänglighetsteorier, tidigare studier och den information om Göteborgs innerstad som presenterats i arbete. Till en början presenteras vilka faktorer som påverkar valet av färdmedel, kap 7.1. Resonemang av färdmedelsfördelningen och Göteborgs stad som handelsplats förs i kap 7.2-7.3. Avslutningsvis, kap 7.4-7.5, så förs en diskussion utifrån hur mycket pengar cyklister och bilister spenderar och vad värdet på parkeringsplatserna blir.

7.1 Faktorer som påverkar valet av färdmedel

Avstånd, restid och flexibilitet

Den vanligaste restiden till Göteborgs innerstad var 5-20 minuter för både cyklister och bilister (se avsnitt 6.5). De fem första minuterna kommer cyklisterna längre än bilisterna. Blir restiden längre än fem minuter kommer bilisterna längre än cyklisterna. Båda färdmedlen värderar flexibilitet högt i val av färdmedel men ordet betyder olika beroende på vilket färdmedel. För en cyklist betyder det att de kan ta sig fram på fler ställen än en bil och kan parkera precis utanför sitt mål. För en bilist betyder det att resa bekvämt, utan att bli svettig och blöt vid regn.

Parkeringsmöjlighet

I cykelstaden Köpenhamn angav hela 26 % av de som inte cyklade att tillgången på cykelparkering var anledningen till att de inte cyklade¹¹⁸. I examensarbetets undersökning i Göteborg angav ingen av de deltagande bilisterna att de åkte bil för att tillgången till cykelparkeringen var dålig. 3,5 % av de deltagande cyklister angav att de cyklade för att det fanns god tillgång på cykelparkering vilket är en mycket låg andel. När deltagarna blev tillfrågade hur lätt de ansåg att det var att hitta en parkering svarade cyklister att det var enkelt och bilisterna att det var okej.

Cyklisterna hade förmodligen svarat att det var svårare att hitta parkering om undersökningen hade utförts på sommaren, när cyklandet är mer omfattande. På vintern hade de förmodligen tyckt att det var mycket enkelt att hitta parkering, då färre personer cyklar. Ovanstående visar att i Göteborg är inte parkering en avgörande faktor för val av färdmedel. Men de undersökningar som Innerstadens medlemmar har svarat på visar att medlemmarna anser att tillgängligheten och parkeringssituationen i innerstaden är dålig och är en orsak till att omsättningen inte har ökat.

Väder

¹¹⁸ City of Copenhagen (2014)

Cykel är ett väderberoende färdmedel, det syns bland annat i undersökningen om cyklisters resvanor som gjordes 1998 där dåligt väder den helt klart vanligaste orsaken till att välja bort cykeln. Det kan tänkas att de cyklister, som deltagit i examensarbetets undersökning som är minst väderberoende är de med arbete/skola som ärende. Många av dessa cyklar oberoende av väderlek då de anpassar sin klädsel och kanske har tillgång till dusch och/eller ombyte när de är framme. Studeras istället cyklister som anlant till staden med handel som huvudärende, så kan bra väder mycket väl vara anledningen till att de valde att cykla. Vid regn är det förmodligen de personer som har cyklat till arbete/skola som stannar med cykeln på vägen hem för att handla.

I examensarbets undersökning har 42 %, alltså en mycket stor andel, av de deltagande cyklisterna svarat att anledningen till att de besöker centrum varit att de hade arbete/skola där. Av de som hade arbete/skola som huvudärende så utträttade en fjärdedel av dem även handelsärenden. Det kan tolkas som att en cyklist med arbete/skola som huvudärende handlar på väg till/från arbete/skola var fjärde dag, vilket är 1,25 gånger per arbetsvecka (då de kan antas komma med cykel till staden endast under de dagar då de är på arbetet eller i skolan). Under en månad innebär det att cyklisten handlar fem gånger. Med detta i åtanke kan det tänkas att det är av betydelse för Göteborgs Stad att anlägga rejäla cykelställ, där cykelramen kan låsas fast och cykeln är skyddad mot väder och vind, vid arbetsplatser och sedan satsa på cykelställ vid t.ex. matvarubutiker där många stannar till på vägen hem.

Årstid

Användningen av cykel är omfattande på sommarhalvåret då cyklandet är dubbelt så utbrett som under vinterhalvåret (se diagram 9). Följaktligen är då behovet av cykelparkeringar dubbelt så stort. Med undantag för sommarens semesterveckor är användningen av bil konstant över året och från besöksräknarnas statistik kan utläsas att rörelsen av gångtrafikanter är ganska konstant över året. Dessa skillnader i användningen av de olika färdmedlen över året finns, varför inte använda en bilparkeringsyta som cykelparkering under sommaren?

Veckodag och tid på dygnet

Under vardagar mellan klockan 16-18 och under lördagar påstår kunderna i innerstaden att de gör huvuddelen av sina inköp. Undersökningen i examensarbetet utfördes under veckans alla dagar och under de timmar som butikerna i innerstaden hade öppet. Om undersökningen enbart hade utförts under eftermiddagar på veckodagarna och under hela lördagen, då mest handel sker, hade spenderade kronor per besökare kunnat bli högre än vad resultatet från den gjorda undersökningen visar. Den proportionella skillnaden mellan hur mycket en cyklist och en bilist spenderar hade varit densamma och likaså ärendefördelningen. Hade undersökningen också utförts under tider då butiker inte har öppet hade istället spenderade kronor per besökare kunnat bli lägre, eftersom utbudet är mindre då butiker har stängt och fler restaurangbesök sker, då det är ett vanligt ärende i centrum under kvällstid.

Storlek på varor

Av de 420 deltagande cyklisterna och bilisterna var det knappt 14 % som hade varor med sig som antingen inte alls kunde tas på cykel eller som var gränsfall att kunna ta på cykel, för att de var för skrymmande. Av dessa 14 % är nästan ingen cyklist, eftersom det är omöjligt för en cyklist att transportera den mängd varor som kräver bil och endast ett fåtal av cyklisterna hade så mycket varor på cykeln att det var på gränsfall för mycket för cykel (se diagram 31, kap 6.8). Enligt den undersökning som Trivector gjort om storlek på varor för personer som lämnar ett köpcentrum var samma grupp, alltså med lika skrymmande varor, 12 %. Skillnaden mellan examensarbetets och Trivectors undersökning är att det är två olika platser, centrum respektive köpcentrum¹¹⁹. För examensarbetets undersökning tillfrågades endast cyklister och bilister, och det var ungefär 200 deltagande för vardera av dessa två färdmedelsgrupper. I Trivectors undersökning, vid fyra olika köpcentrum, studerades 5 925 besökare som gick ut genom entréerna. De som antecknade mängd varor hos besökarna noterade inte vilket färdmedel besökarna rest dit med. Trivectors undersökning inkluderade med andra ord både cyklister, bilister, fotgängare, kollektivtrafikresenärer och övriga färdmedelsgrupper.

Trivectors undersökning hade ett större antal observationer av mängd varor än examensarbetet. Statistiken från deras observationer är därför mer tillförlitlig än de från examensarbetet. Utslaget i de två undersökningarna blev mycket lika, trots att de två typerna av handelsplatser och färdmedelsfördelningen är relativt olika. Det färdmedel som väljs vid handelsresor beror inte alla gånger på hur mycket man handlar.

7.2 Färdmedelsfördelning i innerstaden

Innerstadens kundundersökning från år 2013 hade den färdmedelsfördelning som redovisas i tabell 22¹²⁰. År 2012 var fördelningen nästan densamma som år 2013. Alltså kan det antas att det är den gällande fördelningen av färdmedlen bland besökare i centrala Göteborg. I kundundersökningen tillfrågades dock inte alla som de mötte på undersökningsplatserna utan endast personer som bodde i Göteborg.

Färdmedel	2013 (%)	2012 (%)	2007 (%)
Kollektivt	73	69	58
Bil	16	16	22
Gång	7	10	7
Cykel	2	2	1
Vet ej/ej svar	2	3	8

Tabell 22. Färdmedelsfördelning i Göteborgs innerstad¹²¹

¹¹⁹ Ljungberg, C., Smidfelt Rosqvist, L. och Clark, A. (2013)

¹²⁰ Innerstaden Göteborg (2014f)

¹²¹ Innerstaden Göteborg (2014f)

Trängselskattens införande i januari 2013 har än så länge inte gett något större utslag i centrala Göteborg (se tabell 22) i form av färre bilister. Förmodligen har inte bilisterna i innerstaden minskat då de som gör handelsresor oftast inte reser under rusningstid och påverkas därför inte av trängselskatten. Däremot kan det ha varit en bidragande faktor till att en större andel tog sig till centrala Göteborg med kollektiva färdmedel under år 2013 än under år 2012. Att antalet cyklister som passerar trafikkontorets fasta mätstationerna ökade med 22 % under år 2013 jämfört med året innan, märks inte i centrala Göteborg.

I den näringslivsstudie som gjordes år 2008 i Göteborg kom man fram till att Avenyn och Nordstan hade 9 % respektive 15 % av besökarna som kom med bil, medan Kungstorget hade hela 30 %¹²². Alltså är skillnaden stor mellan olika platser i innerstaden, men den generella färdmedelsfördelningen representeras bra av fördelningen i tabell 22.

7.3 Cyklisternas och bilisternas bidrag till handeln

7.3.1 Spenderade pengar per besök

Av både cyklister och bilister i examensarbetets undersökning, över alla dagar, handlade en deltagare för 343 kronor per besök i genomsnitt. Denna summa är högre än de 236 kronor som de spenderade i Växjö på en vardag och de 315 kronor de spenderade på en lördag¹²³. I Växjö bad de även deltagarna att räkna med pengarna de hade spenderat på parkeringsavgiften, vilket inte gjordes i examensarbetets undersökning. Varför handlade besökare i Växjö för ett mindre belopp per besök än besökare i Göteborgs innerstad? Växjö har ca 130 butiker i centrum och Göteborgs innerstad har ca 470 butiker. Den markanta skillnaden i utbud kan mycket väl påverka hur mycket pengar som spenderas.

I undersökningen som gjordes år 2000, på personer som besökte Göteborgs innerstad med bil, visade det sig att en bilist som parkerade i innerstaden i genomsnitt spenderade 250 kronor per besök¹²⁴. Undersökningen utfördes för 13 år sen, men siffrorna skiljer sig ändå anmärkningsvärt mycket från resultaten i examensarbetets undersökning. En orsak är att i undersökningen år 2000 tillfrågades bilisterna, när de anlände till parkeringsplatsen, hur mycket de uppskattade att de skulle spendera. I examensarbetets undersökning, däremot, tillfrågades deltagarna när de lämnade parkeringen och följaktligen visste hur mycket de faktiskt hade spenderat. Eventuellt ger en uppskattning ett lägre belopp än vad som faktiskt spenderas. Anledningen är att spontanköp inte beräknas med om deltagarna får frågan innan de ska handla.

Det visar sig att de som parkerar på Kungsgatan endast spenderar en fjärdedel av vad besökare på Kungstorget spenderar. Skillnaden kan delvis förklaras i skillnaden

¹²² Bergström F. et al. (2008)

¹²³ Lindblom, J. och Vestin, H. (2010)

¹²⁴ Berglund, C. och Olsson, C. (2000)

mellan vilka ärenden som utfördes av besökarna på de olika platserna. Kungstorget hade större andel handel (37 %) och café/restaurang (20 %) än Kungsgatan som hade 19 % respektive 11 %. Förklaringen till olikheterna i ärendefördelningen kan vara att Kungstorget har närmare till ett större utbud butiker än Kungsgatan.

Med ovanstående resonemang dras slutsatsen att vilket färdmedel besökarna använder har lika stor betydelse för hur mycket pengar de spenderar som vilket ärende besökarna har. Ärendet har en stor betydelse för var i innerstaden de parkerar. Utbudet av butiker och aktiviteter och närheten till dessa från parkeringen har betydelse för hur mycket pengar en besökare på en parkeringsyta spenderar.

7.3.2 Skillnaderna mellan en bilist och en cyklist

Undersökningen gav resultatet att en bilenshet som har parkerat i innerstaden spenderade 3,7 gånger så mycket pengar i innerstaden som en cyklist, per besök (734 kronor respektive 196 kronor), se diagram 34 i kap 6.9.2. Av deltagande bilenheter var det i genomsnitt 1,5 personer i varje bil. Om beloppet som bilensheten spenderade divideras med 1,5 så handlar en bilist 2,5 gånger så mycket som en cyklist (489 kronor).

I Växjö handlade bilister för mer (290 kronor) än cyklist (260 kronor) men skillnaden mellan färdmedlen var inte så markant som i Göteborg. Växjöstudien hade endast 281 deltagare, men det framgår inte i rapporten hur färdmedelsfördelningen såg ut för dessa deltagare. Att Växjö hade en större andel cyklist kan gör att dessa handlar allt på cykel och inte kommer till centrum med andra färdmedel.

Inte heller i Melbourne var skillnaden lika stor mellan cyklist som bilister. Där spenderade en bilist i genomsnitt dubbelt så mycket som en cyklist per besök (40,23 AUD respektive 19,97 AUD)¹²⁵. I Melbournestudien räknade man med att det endast transporterades en person i en bil. Det faktiska antalet personer i varje bil i Melbourne är inte känt.

7.3.3 Spenderade pengar per vecka

Resultatet från undersökningen i innerstaden visade att en *bilenshet* handlade för 2,9 gånger så mycket pengar som en cyklist (se diagram 42, kap 6.9.2), sett över en vecka.

Men hur mycket mer handlar då en *bilist* för i jämförelse med en cyklist, sett över en vecka? Man måste utgå från att en bilenshet innehåller 1,5 resenärer, vilket innebär att den summa pengar som en bilenshet spenderat kan divideras med 1,5 för att få per person. Med dessa beräkningar skulle en bilist ha handlat för i genomsnitt 1 757 kronor under en vecka, en cyklist spenderade i genomsnitt 915 kronor. En bilist handlade alltså för i genomsnitt 1,9 gånger mer än en cyklist.

¹²⁵ Alison, L. (2008)

Hur kommer det sig att en bilist spenderar mer i innerstaden än en cyklist, under en vecka? Definitionen av en cyklist i examensarbetet är en person som vid undersökningstillfället kommit till innerstaden med cykel, vilket innebär att denne kanske inte alltid cyklar, utan nyttjar även andra färdmedel för att ta sig till innerstaden. Samma sak gäller för en bilist. Vid beräkning av hur mycket en cyklist spenderar i centrum under en vecka har endast de gånger den har varit i centrum med *cykel* räknats. Det kan tänkas att en cyklist utför sina handlingsärenden på annan plats än i centrum. Om detta säger undersökningen inget.

Medlemmarna i Innerstaden påstår att cyklister inte är lika starka köpare som bilister. Från resultaten och analysen i examensarbetet kan deras påstående diskuteras.

En bilenshet handlar för 3,7 gånger mer pengar per besök än en cyklist. Studeras hur många besök de gör per vecka så spenderar en bilenshet endast 2,9 gånger mer än en cyklist. Det som då kan diskuteras är hur mycket mer parkeringsyta en bil faktiskt upptar till skillnad från en cykel. På en bilparkeringsplats får det plats sex cyklar i cykelställ, som föreslagits i examensarbetet. På en yta stor som en bilparkering skulle handeln alltså tjäna 2,5 gånger mer om den nyttjas som cykelparkering än om den är bilparkering, per vecka. Däremot behöver det beräknas att en cyklist i genomsnitt parkerar 3,6 timmar per besök och en bilist 1,2 timmar.

- En cyklists besök tar tre gånger så lång tid som en bilists. Därför kan det beräknas stå en tredjedel av de cyklar som egentligen får plats på en bilparkeringsplats, under samma genomsnittliga parkeringstid som för en bil.
- En bilparkeringsplats rymmer sex cyklar i cykelställ.
- Detta innebär att det kan beräknas parkera två (6/3) cyklar under samma besökstid som en bil, på en bilparkeringsplats. Beräkningen resulterar då i att bilister spenderar 1,9 gånger mer pengar än cyklister på en vecka.
- Den uppskattade beläggningsgraden för cykel är 62,3 % och för bil 65,2 % (se tabell 25). Beläggningsgraderna är relativt lika, men resulterar i att bilister spenderar dubbelt så mycket pengar per vecka i innerstaden än cyklister.

7.4 Värdet av en bilparkeringsplats

Utifrån undersökningens resultat om spenderade pengar och besökstid har beräkningar gjorts på hur mycket de olika färdmedlen spenderar per bilparkeringsplats och timme.

Beräkningarna utgår ifrån att en bilparkeringsplats är 5x2,5 meter stor och att den kan rymma antingen en bil eller sex cyklar (kap 6.9.3). För att beräkna en bilparkeringsplats värde per år, beroende på om den är cykel- eller bilparkering, har utgångspunkten varit de tider i veckan som butikerna har öppet. Att det endast

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

beräknas under öppettider beror på att undersökningen har utförts endast då. Totalt har butikerna öppett 56 timmar per vecka. Den uppskattade beläggingsgraden anses gälla under dessa timmar. I tabell 23, 25 och 26 nedan har kronor per vecka utgått från spenderade kronor per timma multiplicerat med 56 och justerats efter beläggingsgraden. Övriga tider är alltså inte med då besökarna kan spendera pengar på restauranger, tjänster med mera och därför kan följande värden (se tabell 23, 24 och 25) som redovisas nedan vara högre.

Kungsgatan	kr/besök	Parkerings- tid (h)	kr/h	Beläggings- grad (%)	kr/vecka	kr/år
Sex cyklister	535,5	3,8	139,8	48	3 758	195 500
En bilenheter	336,2	1,3	257,7	50	7 216	375 000

Tabell 23. Värdet på en bilparkeringsplats, Kungsgatan

Kungstorget	kr/besök	Parkerings- tid (h)	kr/h	Beläggings- grad (%)	kr/vecka	kr/år
Sex cyklister	1 846,1	3,5	529,1	88	25 924	1 348 000
En bilenheter	1 091,5	1,4	793,6	70	31 106	1 617 600

Tabell 24. Värdet på en bilparkeringsplats, Kungstorget

Innerstaden	kr/besök	Parkerings- tid (h)	kr/h	Beläggings- grad (%)	kr/vecka	kr/år
Sex cyklister	1 007,3	3,7	271,7	62	9 433	490 500
En bilenheter	910,2	1,3	670,1	65	24 389	1 268 300

Tabell 25. Värdet på en bilparkeringsplats, innerstaden

På Kungsgatan är en bilparkeringsplats värd 179 500 kronor mer per år om den rymmer en bil istället för sex cyklar vilket är en nästan dubbelt så mycket. På Kungstorget är bilparkeringsplatsen värd 269 600 kronor, vilket motsvarar en femtedel mer per år som bilparkering än som cykelparkering. Generellt för innerstaden är en bilparkeringsplats värd 2,6 gånger mer om den nyttjas som bilparkering än cykelparkering. I denna beräkning har alla värden viktats utifrån hur stor andel av den totala mängden bilparkering/cykelparkering som de två platserna har.

I beräkningarna har utgångspunkten varit en parkeringsyta som är den yta bilen eller cyklarna tar upp när de står parkerade. Hänsyn har alltså inte tagits till hur mycket yta totalt parkeringsplatserna tar upp, den yta som krävs för att fordonen skall kunna parkera och köra ut från parkeringsytan. Vid gatuparkering för bilar, likt de på Kungsgatan krävs inte mycket utrymme utöver själva parkeringsplatsen, men på Kungstorget, där det är en stor parkeringsyta, så upptar parkeringsplatserna mer yta i anspråk än 5x2,5 meter vardera. Studeras bilderna i kapitel 5.2 synd denna skillnad i yta. Cykelparkeringarnas yta per parkering varierar också men inte i lika stor utsträckning och ytan de tar i anspråk runt om är mindre. Hade ytan på parkering

räknas med hänsyn till den totala i anspråkstagna ytan för parkering hade förmodligen värdet blivit mindre per bilparkeringsplats, speciellt på Kungstorget.

7.5 Göteborgs innerstad - en handelsplats med eller utan bil

Enligt kundundersökningen som Innerstaden gjorde år 2013 var handel det vanligaste ordet kunderna associerade innerstaden med. Därför är det viktigt för staden att upprätthålla en god handelsplats, då det är vad kunderna förväntar sig. Men vad är då ett centrum med en god handelsplats? Man kan argumentera för en bilfri stad, där personbilar inte har tillstånd att köra. En bilfristad skulle bidra till ett lugnare stadsklimat där besökarna skulle känna sig skyddade från trafiken och inga barriärer i form av trafikerade vägar skulle finnas. Barn och föräldrar känner sig tryggare i en miljö med lite bilar, eftersom barnen kan röra sig mer fritt. Ett annat alternativ är att tillåta biltrafik i stadskärnan, som Göteborg har idag, och på så vis kan besökare ta sig närmare med bil och tillgängligheten för bilister ökar. Ökar tillgängligheten med bil ökar tillgängligheten för personer med funktionsnedsättningar och staden ses som mer öppen för alla grupper.

Att anlägga strategiskt lokaliserade bilparkeringsplatser i staden, som det ges förslag på i Göteborgs parkeringspolicy från år 2009 samt Innerstadens handlingsplan från år 2014, skulle vara ett led i att få ner biltrafiken i innerstaden^{126,127}. Eftersom innerstaden är en yta med korta avstånd inom området, skulle en effektivare lokalisering av parkeringsplatser förslagsvis ligga på tre platser utanför Vallgraven. På så vis skulle längsta gångavståndet bli 500 meter från parkeringen till målpunkt i innerstaden, vilket besökarna i Göteborgs innerstad tyckte var ett godtyckligt avstånd att gå, enligt en undersökning från år 2000¹²⁸. I detta förslag bör tillgänglighet för t.ex. personer med funktionsnedsättning också anpassas, förslagsvis skulle det kunna vara avgiftsfri resa med spårvagn eller buss in till innerstaden från parkeringen eller möjlighet för färdtjänstbilar att köra in i innerstaden.

I dagsläget finns det 3 099 cykelparkeringar och 2 512 bilparkeringar i innerstaden, se bild 4, kap 3.4.4. Skillnaden i antalet parkeringsplatser, tillsammans med Innerstadens kundundersökning som visade att endast 2 % av kunderna tagit sig till centrum med cykel/moped och 16 % med bil, motiverar kanske inte, vid en första anblick, att byta användningen av bilparkeringsplatser till parkering för cykel. Men studeras området precis utanför innerstadens gränser så finns det gott om bilparkeringsplatser, så som Nordstan. Att prioritera cykel i centrum framför bil, i detta fall genom att låta cykelparkeringar ha den mest attraktiva lokaliseringen, är ett led i rätt riktning att övergå till en mer långsiktigt hållbar transportförsörjning som är det transportpolitiska målet. Dessutom bidrar ett ökat cyklande till en bättre folkhälsa.

¹²⁶ Göteborgs Stad – Trafikkontoret (2009)

¹²⁷ Sörling, Mm (2014)

¹²⁸ Berglund, C. och Olsson, C. (2000)

8. Slutsats

Här presenteras de slutsatser som dragits av diskussionen i kapitel 7. Slutsatserna svarar på examensarbetets frågeställningar.

8.1 Vilka faktorer påverkar valet av färdmedel till Göteborgs innerstad?

Avståndet, restiden och flexibiliteten är det viktigaste faktorerna vid val av färdmedel. Tillgången på parkering är inte i sig en avgörande faktor, men en viktig del för att uppnå en snabb och flexibel resa.

Hur mycket varor besökaren ska transportera spelar en mindre roll i val av färdmedel då endast 14 % av alla cyklister och bilister på Kungsgatan och Kungstorget hade varor när de lämnade platsen som var otympliga att ta på cykel. Färdmedelsfördelningen varierar mycket över de olika årstiderna framförallt för att cykling är väderberoende. Minst väderberoende är de som cyklar till arbete/skola, alltså inte för nöjes skull. En fjärdedel av de som cyklar till innerstaden för arbete/skola handlar även när de är i innerstaden.

8.2 Vilken betydelse har en bilist i jämförelse med en cyklist för omsättningen?

En bilist som parkerar i innerstaden spenderar i genomsnitt 3,7 gånger så mycket pengar i innerstaden som en cyklist per besök. En bilist däremot, spenderar 2,5 gånger mer än en cyklist per besök. En cyklist besöker innerstaden lite fler gånger i veckan och därför spenderar en bilist i endast 1,9 gånger mer än en cyklist sett på en vecka.

Enligt Innerstadens kundundersökning utgör cyklisterna endast 2 % av besökarna i innerstaden, medan bilisterna är 16 %. Dock finns det stora variationer över året. Denna variation påverkar inte rörelsen i innerstaden och följaktligen borde den heller inte påverka handelns omsättning i större utsträckning. Denna fördelning tillsammans med det faktum att en bilist spenderar nästan dubbelt så mycket som en cyklist i veckan, ger cyklisterna en mindre påverkan på handelns omsättning i jämförelse med bilisterna.

En cykel är mycket mer yteffektiv än en bil. På en bilparkeringsplats får en bil eller sex cyklar i cykelställ plats. Dessa sex cyklar spenderar tillsammans 1,2 gånger mer i timmen än bilen, för dem som parkerar på Kungsgatan. På Kungstorget är förhållandet däremot tvärt om och skillnaden är större. Där spenderar en bil 4,6 gånger mer i timmen än sex cyklar.

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

Utöver parkeringsytan använder en cyklist mycket mindre plats i trafiken. Cykeln kan också gynnas för att nå de trafikpolitiska målen.

Minskar biltrafiken kan en lugnare och trivsammare stadsmiljö skapas, och den lockar fler besökare och turister. För att detta inte ska ske på bekostnad av tillgängligheten för bilisterna och personer med funktionsnedsättning, bör denna minskning kombineras med koncentrerade bilparkeringar i närheten av innerstaden.

8.3 Vilket värde har parkeringarna för handeln?

I examensarbetet har egna bedömningar av belägningsgraden på parkeringsplatserna gjorts. Utifrån den uppskattade belägningsgraden på platserna och hur mycket pengar som spenderas, har resultatet blivit de värden som presenteras i tabell 26, på en bilparkeringsplats för handeln under ett år.

Kronor/bilparkeringsplats/år	Kungsgatan	Kungstorget	Innerstaden
Sex cyklister	195 500	1 348 000	490 500
En bilenheter	375 000	1 617 600	1 268 300

Tabell 26. Värdet av en bilparkeringsplats under ett år

På Kungsgatan är en bilparkeringsplats värd 179 500 kronor mer per år om den rymmer en bil istället för sex cyklar vilket är en nästan dubbelt så mycket. På Kungstorget är bilparkeringsplatsen värd 269 600 kronor, vilket motsvarar en femtedel mer per år som bilparkering än som cykelparkering. Beräkningarna grundas på den yta som fordonen tar när de står parkerade och inte den yta som de kräver runt omkring parkeringsplatsen. Denna yta är svår att räkna på men på Kungsgatan är denna ”hjälpyta” stor. Med det resonemanget kan en cykel- och en bilparkeringsplats sägas ha ungefär samma värde för handeln med avseende på den utan de tar upp. Generellt för innerstaden är en bilparkeringsplats värd 2,6 gånger mer om den nyttjas som bilparkering än cykelparkering.

9. Referenser

- Alison, L. (2008). *What is the economic contribution of cyclist compared to car drivers in inner suburban Melbourne's shopping strip?* Faculty of architecture building and planning, The University of Melbourne. Melbourne.
- Berglund, C. och Olsson, C. (2000). *Parkeringsstudie i city- eller vad gör folk i 20 minuter?* Rapport 9:2000. Göteborgs Stad – Trafikkontoret. Göteborg.
- Bergström F. et al. (2008). *Näringslivseffekter till följd av planerade trafik- och infrastruktursatsningar Göteborg*. I uppdrag av Svensk Handel, Göteborgs Köpmannaförbund och Fastighetsägarna Göteborg. WSP. Göteborg.
- Blom, C. (2014). Via mail 2014-02-19. <Carin.blom@hui.se>.
- City of Copenhagen (2014). *Copenhagen City of Cyclists, Bicycle Account 2012*. City of Copenhagen. Köpenhamn.
- City of Melbourne (2014). *Melbourne in numbers*.
<https://www.melbourne.vic.gov.au/AboutMelbourne/Statistics/Pages/MelbourneSnapshot.aspx#statistics> (2014-05-28).
- Copenhagenize (2013). *The Copenhagenize Index 2013*.
<http://copenhagenize.eu/index/> (2014-05-23).
- Cycling Awareness Raising and Marketing (2013). *Marketing urban cycling- Handbook and casestudies*. Intelligent Energy-Europe programme STEER.
- Eniro kartor (2014a). Sökord: *Kungsgatan, Göteborg*. <http://kartor.eniro.se/> (2014-05-29).
- Eniro kartor (2014b). Sökord: *Kungstorget, Göteborg*. <http://kartor.eniro.se/> (2014-05-29).
- Franzén, U., Pärnbäck C. (2012). *Inventering av cykelarbetet Göteborg 2000-2011*. I uppdrag av Göteborgs Stad - Trafikkontoret. Sweco. Göteborg.
- Google Maps (2014a). *Karta över södra Sverige*.
<https://www.google.se/maps/@57.039778,12.9143617,7z>. (2014-05-22).
- Google Maps (2014b). *Karta över Göteborg*.
<https://www.google.se/maps/@57.7054136,11.9612978,12z> (2014-05-22).

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

Google Maps (2014c). *Karta över Göteborgsregionen*.

<https://www.google.se/maps/@57.7520659,11.9856738,9z> (2014-05-15).

Google Maps (2014d). *Karta över Göteborg*.

<https://www.google.se/maps/@57.687525,12.0213793,11z> (2014-05-15).

Grönvall, O. et al. (2014). *GCM-Handbok- Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus*. Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting. Stockholm.

Göteborgsregionen (2009). *Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen*. Antagen 2009-04-03.

Göteborgsregionen (2014). *Medlemskommuner*.

<http://www.grkom.se/toppmenyn/omgr/medlemskommuner.4.1a06e78913da19389292432d.html> (2014-05-22).

Göteborgs Stad (2012). *Trafikkontorets vision*.

http://goteborg.se/wps/portal/enheter/fackforvaltning/trafikkontoret!/ut/p/b1/04_Sj9Q1MjAxM7QwMzaw1I_Qj8pLLMtMTyzJzM9LzAHxo8zijUy9A52MvIwN_N0CXQyMQtwcwwJCfJxMQ431c6McFQH13yw8/ (2014-03-25).

Göteborgs Stad (2014a). *Cykelparkering*.

http://goteborg.se/wps/portal/invanare/trafik-ogator/parkera/parkeringsplats/cykelparkering!/ut/p/b1/04_SjzQ0Mra0NDM1N9OP0I_KSyzLTE8syczPS8wB8aPM4gMMvQItNAwdDfzdLd0MPEO8A9z8vH38PUwNgAoigQoMcABHA0L6_Tzyc1P1c6NyLAAznx1k/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/. (2014-04-14).

Göteborgs Stad (2014b). *Parkeringskarta*.

http://goteborg.se/wps/portal/invanare/trafik-ogator/parkera/parkeringskarta!/ut/p/b1/04_Sj7S0NDM3MDQ2NtOP0I_KSyzLTE8syczPS8wB8aPM4gMMvQItNAwdDfzdLd0MPEO8A9z8vH38PQwNgAoigQoMcABHA0L6_Tzyc1P1c6NyLAAzNmyy/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/ (2014-05-23).

Göteborgs Stad - Trafikkontoret (2009). *Parkeringspolicy för Göteborgs Stad*. Antagen 2009. Göteborg.

Göteborgs Stad - Trafikkontoret (2012). *Trafik- och resandeutveckling 2011*, Meddelande 1:2012. Göteborg.

Göteborgs Stad - Trafikkontoret (2014a). *Trafik- och resandeutveckling 2013*, Meddelande 1:2014. Göteborg.

Göteborgs Stad - Trafikkontoret (2014b). *Cykelåret 2013- En sammanfattning av årets cykelförbättringar*. Göteborg.

- Hellberg, S. et al (2014). *Göteborg 2035 – Trafikstrategi för en nära storstad*. Göteborgs Stad - Trafikkontoret. Göteborg.
- Hydén, C. (2008). *Trafiken i den hållbara staden*. Studentlitteratur AB. Lund.
- Höst, M., Regnell, B. och Runeson, P. (2006). *Att genomföra examensarbete*. Studentlitteratur AB. Lund.
- Innerstaden Göteborg (2012). *Parkering och tillgänglighet, undersökning*. <http://innerstadengbg.se/wp-content/uploads/2014/01/2012-Parkering-tillg%C3%A4nglighetsunders%C3%B6kning.pdf> (2014-05-30) Göteborg.
- Innerstaden Göteborg (2013a). *Innerstadens utveckling – en nioårig berättelse*. Broschyr. Innerstaden Göteborg. Göteborg.
- Innerstaden Göteborg (2013b). *Medlemsundersökning Innerstaden Göteborg*. <http://innerstadengbg.se/wp-content/uploads/2014/01/2013-Medlemsunders%C3%B6kning.pdf> (2014-05-30).
- Innerstaden Göteborg (2014a). *Organisation*. <http://innerstadengbg.se/innerstaden-goteborg/om-innerstaden-goteborg/organisation/> (2014-04-15).
- Innerstaden Göteborg (2014b). *Om Innerstaden Göteborg*. <http://innerstadengbg.se/innerstaden-goteborg/om-innerstaden-goteborg/> (Hämtat: 2014-04-15).
- Innerstaden Göteborg (2014c). *Handlingsplan 2014*. <http://innerstadengbg.se/wp-content/uploads/2014/01/2013-12-04-Handlingsplan-2014.pdf> (2014-05-30).
- Innerstaden Göteborg (2014d). *Mat & Dryck*. <http://innerstadengbg.se/foretag/kategori/mat-dryck/> (2014-05-15).
- Innerstaden Göteborg (2014e). *Shopping och nöje*. <http://innerstadengbg.se/foretag/kategori/shopping/> (2014-05-28).
- Innerstaden Göteborg (2014f). *Undersökningar*. <http://innerstadengbg.se/innerstaden-goteborg/om-innerstaden-goteborg/kundmedlemsundersokning/> (2014-05-30).
- Johansson, S. (2009). *RVU-08. Resvaneundersökningen i Linköping 2008*. Linköpings Kommun, Statistik och utredningar. Linköping.
- Lindblom, J. och Vestin, H. (2010). *Konsumentundersökning-cyklisternas betydelse för handeln i Växjö centrum*. I uppdrag av Växjö kommun, Tekniska förvaltningen. AB Handelns Utredningsinstitut (HUI). Stockholm.

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

- Ljungberg, C. och Neergaard, K. (2013). *Parkering och handel-Underlag till parkeringsplan i Göteborg*. Rapport 2013:22. I uppdrag av Göteborgs Stad. Trivector Traffic. Lund.
- Ljungberg, C., Smidfelt Rosqvist, L. och Clark, A. (2011). *Hållbara besöksresor till köpcentra- förslag på strategier i Skåne*. Rapport 2011:111. I uppdrag av Region Skåne. Trivector Traffic. Lund.
- Löf, Y. et al. (2014). *Göteborgsregionens tillväxtstrategi*. Antagen 2013. Göteborgsregionens kommunalförbund (GR). Göteborg.
- Mingardo G. (2009). *Parkeren en Detailhandel in Rotterdam*. EURICUR Report, Rotterdam som refereras I "Parking and retail: an uneasy relationship". Parking Trend nr 1 2012. Rotterdam.
- Mingardo, G. och van Meerkerk, J. (2011). *Is parking supply related to turnover of shopping areas? The case of the Netherlands*. Journal of Retailing and Customer Services.
- Nationalencyklopedin (2014a). *Fallstudie* www.ne.se (2014-02-17).
- Nationalencyklopedin (2014b). *Göteborg (tätorten)*. www.ne.se (2014-05-15).
- Nationalencyklopedin (2014c). *Göteborg (kommun)*. www.ne.se (2014-05-21).
- Regeringen (2014). *De transportpolitiska målen*. <http://www.regeringen.se/sb/d/18128/a/229619> (2014-03-25).
- Regeringskansliet (2014). *Transportpolitikens mål*. <http://www.regeringen.se/content/1/c6/22/96/19/b2cccd6a.pdf> (2014-03-25).
- Sandberg, K., Wiklund, M. och Akbar, C. (2011). *Arbetspendling i storstadsregioner- en nulägesanalys*. Rapport 2011:3. Trafikanalys. Stockholm.
- SCB (2012). *Förvärvsarbetande 16+ år pendlare över kommungräns (RAMS) efter kommun och kön*. http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__AM__AM0207__AM0207L/PendlingK/table/tableViewLayout1/?rxid=625db22f-d070-493a-beae-c849ab089278 (2014-05-14).
- SCB (2014). *Storstadsområden med ingående kommuner i alfabetisk ordning*. http://www.scb.se/Grupp/Hitta_statistik/Regional%20statistik/Indelningar/_Dokument/Storstadsomr.pdf (2014-03-25).
- SFS 1998:1276. *Trafikförordning (1998:1276)*. Näringsdepartementet. Stockholm.

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

SFS 2003:460. *Lag (2003:460) om etikprövning av forskning som avser människor*. Utbildningsdepartementet. Stockholm.

SMHI (2014). *Månadens väder och vatten*.

Smidfelt Rosqvist, L. (2014). Forskningschef på Trivector Traffic. I samtal 2014-01-21. Lund.

Splitvision Research (2012). *Undersökning kring vad göteborgarna tycker om att cykla i Göteborg, 2013*. I uppdrag av Göteborgs Stad – Trafikkontoret. Göteborg.

Stockholm-Köpenhamn (2014). *Allmänna fakta om Köpenhamn*. <http://www.stockholmkopenhamn.se/fakta-kopenhamn.htm> (2014-05-28).

Styr och Ställ Göteborg (2014a). *Hyr cykel*. <https://abo-goteborg.cyclocity.fr/Hyr-cykel>. (2014-02-12).

Sustrans (2006). *Real and perceived Travel Behavior in Neighborhoods Shopping Areas in Bristol*. Final report prepared by Sustrans on behalf of Bristol City Council som refereras i "Parking and retail : an uneasy relationship". Parking trend nr 1 2012. Bristol.

Svensson, E. (2014a). *Bilparkering, Kungsgatan*. Fotografi taget 2014-04-03.

Svensson, E. (2014b). *Cykelställ, yta, Kungsgatan*. Fotografi taget 2014-04-03.

Svensson, E. (2014c). *Cykelställ, Kaserntorget*. Fotografi taget 2014-04-03.

Svensson, E. (2014d). *Cykelställ, Kungsportsplatsen*. Fotografi taget 2014-04-03.

Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket, Banverket och Boverket (2007). *TRAST - Trafik för en attraktiv stad-utgåva 2*. Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket, Banverket och Boverket. Stockholm.

Sveriges Radio (2013). *Hallandsekot, Folkomröstning om trängselskatt 2014*. <http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=128&artikel=5627435> (2013-10-14).

Sörling, B. (2014a). Informationsansvarig på Innerstaden Göteborg. Via e-mail 2014-04-04. <info@innerstadengbg.se>

Sörling, B. (2014b). Informationsansvarig på Innerstaden Göteborg. Via mail 2014-05-16. <info@innerstadengbg.se>

Sörling, M. (2014). Verksamhetsansvarig på Innerstaden Göteborg. Via e-mail 2014-02-10. <marianne.s@innerstadengbg.se>

Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad

Tillväxtverket (2013). *Fakta om svensk turism 2012*. Tillväxtverket. Stockholm.

Tillväxtverket och SCB (2013). *Turistnäringen i siffror*. Refererat i Västsvenska

Turistrådets hemsida. <http://www.vastsverige.com/sv/vastsvenska-turistradet/Fakta--Statistik/Artiklar/Turistnaringen-i-siffror/> (2014-05-23).

Trafikverket (2013). *Varför trängselskatt?* <http://www.trafikverket.se/Privat/I-ditt-lan/Vastra-gotaland/Vastsvenska-paketet/Fragor-och-svar---Vastsvenska-paketet/Fragor-och-svar-om-trangselskatten-i-Goteborg/Fragor-och-svar-om-trangselskatten-i-Goteborg---Varfor-trangselskatt/> (2013-10-02).

Trafikverket (2014). *Första året med Västsvenska paketet- En sammanfattning av mätbara effekter*. Rapport 2014:2.

Transportstyrelsen (2014). *Effekter av trängselskattens införande - redovisning 28 januari 2014*. Göteborg.

Växjö City (2014). *Butiker*. <http://vaxjocity.se/category/list-view/butiker/> (2014-05-28).

Åker Zeander, J. (2014). Via e-mail 2014-05-02.
<jonas.aker@trafikkontoret.goteborg.se>.

Färdmedelsval kopplat till handel

Tid _____
 Väder Sol Mulet Regn
 Kön Man Kvinna



Göteborgs Stad
Trafikkontoret

1. Hur gammal är du? _____ år
2. Vilken är den främsta anledningen till att du kom till centrum idag?
 Endast ett svarsalternativ är möjligt.
 Arbete/Skola Tjänsteärenden Handel Kultur/Nöje
 Café/Restaurang Tjänster (t ex frisör, gym) Boende Annat
3. Har du fler ärenden i centrum idag? Vilka?
 Arbete/Skola Tjänsteärenden Handel Kultur/Nöje
 Café/Restaurang Tjänster (t ex frisör, gym) Boende Annat
4. Hur mycket har varje inköpstyp kostat hittills?
 Handel _____ kr Tjänster _____ kr Kultur/Nöje _____ kr
 Café/Restaurang _____ kr Annat _____ kr
5. Hur stora är dina varor tillsammans?
 Inga varor OK för cykel Gränsfall för cykel Kräver bil
6. Om du tänker en vecka tillbaka i tiden, hur många gånger har du besökt centrum med respektive färdmedel?
 Bil _____ Cykel _____ Kollektivt _____ Gång _____
7. Har du även tillgång till bil? I så fall, varför valde du att ta cykeln hit idag?
 Endast ett svarsalternativ är möjligt.
 Har ej tillgång till bil/körkort Avstånd Snabbt/Smidigt/Flexibelt
 Väder Parkeringsmöjlighet Motion
 Ekonomiskt Miljöaspekt Annat _____
8. Hur lång tid tog din cykelresa hit idag? _____ h _____ min
9. Hur länge har din cykel varit parkerad här idag? _____ h _____ min
10. Har du parkerat på andra platser i centrum idag? I så fall, hur många? _____ st
11. Hur enkelt är det att hitta cykelparkering i centrum, på en skala från 1-5?
 1= Mycket enkelt 5 = Mycket svårt
- | | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Ingen uppfattning |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Tack för din medverkan!

Färdmedelsval kopplat till handel

BILAGA 2

Tid _____
Väder Sol Mulet Regn
Kön Man Kvinna



Göteborgs Stad
Trafikkontoret

1. Hur gammal är du? _____ år
2. Om ni är flera i bilen, hur många är under 15 år och hur många är 15 år och äldre?
Under 15 år _____ 15 år och äldre _____
3. Vilken är den främsta anledningen till att du/ni kom till centrum idag?
Endast ett svarsalternativ är möjligt.
 Arbete/Skola Tjänsteärenden Handel Kultur/Nöje
 Café/Restaurang Tjänster (t ex frisör, gym) Boende Annat
4. Har du/ni fler ärenden i centrum idag? Vilka?
 Arbete/Skola Tjänsteärenden Handel Kultur/Nöje
 Café/Restaurang Tjänster (t ex frisör, gym) Boende Annat
5. Hur mycket har varje inköpstyp kostat tillsammans för er hittills?
Handel _____ kr Tjänster _____ kr Kultur/Nöje _____ kr
Café/Restaurang _____ kr Annat _____ kr
6. Hur stora är dina/era varor tillsammans?
 Inga varor OK för cykel Gränsfall för cykel Kräver bil
7. Om du tänker en vecka tillbaka i tiden, hur många gånger har du besökt centrum med respektive färdmedel?
Bil _____ Cykel _____ Kollektivt _____ Gång _____
8. Har du även tillgång till cykel? I så fall, varför valde du att ta bilen hit idag?
Endast ett svarsalternativ är möjligt.
 Har ej tillgång till cykel Avstånd Snabbt/Smidigt/Flexibelt
 Väder Parkeringsmöjlighet Varutransport
 Funktionsnedsättning Säkerhet Vi var många
 Samåkning Annat _____
9. Hur lång tid tog din/er bilresa hit idag? _____ h _____ min
10. Hur länge har din/er bil varit parkerad här idag? _____ h _____ min
11. Har du/ni parkerat på andra platser i centrum idag? I så fall, hur många? _____ st
12. Hur enkelt är det att hitta bilparkering i centrum, på en skala från 1-5?
1= Mycket enkelt 5 = Mycket svårt
1 2 3 4 5 Ingen uppfattning

Tack för din medverkan!