

Behovsinventering och utbyggnationsplan för säkra cykelparkeringar

Samtliga förvaltningar och kommunägda bolag i Göteborg fick den 2017-05-18 uppdraget från Kommunfullmäktige att inventera behovet och ta fram en plan för utbyggnad av säkra cykelparkeringar.

Syftet med uppdraget är att kartlägga skillnaden mellan de parkeringstal för cyklar som finns vid nybyggnation enligt nu gällande parkeringstal med hur nuläget ser ut för cykelparkeringar i befintliga bostadsfastigheter. Trafikkontoret som samordnar uppdraget för hela staden har föreslaget följande process för att genomföra uppdraget. Familjebostäder har valt att följa föreslagen process för framtagande av den här rapporten.

1. Inventera nuläget för cykelparkering
2. Beräkna behovet per fastighet (enligt parkeringstal för nybyggnation)
3. Skillnaden mellan nuläge och behov utgör underlag för utbyggnationsbehovet - gör en översiktlig plan för utbyggnation med kostnadsuppskattning och tidsplan
4. Sammanställ och rapportera

Bilagor:

1. Vägledning behovsinventering och utbyggnationsplan för säkra cykelparkeringar
2. Cykelparkeringsguide – Till dig som förvaltar fastigheter

Beslut

Godkänna rapport med behovsinventering och utbyggnationsplan för säkra cykelparkeringar för vidare rapportering till Trafikkontoret senast den 2018-09-07.

Göteborg 2018-06-14

Per-Henrik Hartmann
VD Familjebostäder i Göteborg AB

Behovsinventering och utbyggnationsplan för säkra cykelparkeringar



Familjebostäder i Göteborg AB

Bakgrund och metod

Samtliga förvaltningar och kommunägda bolag i Göteborg fick den 2017-05-18 uppdraget från Kommunfullmäktige att inventera behovet av och ta fram en plan för utbyggnad av säkra cykelparkeringar. Trafikkontoret har fått i uppdrag att samordna processen för hela staden och har till stöd för arbetet tagit fram en vägledning för behovsinventering och utbyggnadsplan som skickats ut till samtliga bolag och förvaltningar.

Syftet med uppdraget är att kartlägga skillnaden mellan de parkeringstal för cyklar som finns vid nybyggnation enligt nu gällande parkeringstal med hur nuläget ser ut för cykelparkeringar i befintliga bostadsfastigheter. Trafikkontoret har föreslagit följande process för att genomföra uppdraget. Familjebostäder har valt att följa föreslagen process för framtagande av den här rapporten.

1. Inventera nuläget för cykelparkering
2. Beräkna behovet per fastighet (enligt parkeringstal för nybyggnation)
3. Skillnaden mellan nuläge och behov utgör underlag för utbyggnadsbehovet - gör en översiktlig plan för utbyggnation med kostnadsuppskattning och tidsplan
4. Sammanställ och rapportera

Nulägesinventering

Familjebostäder äger och förvaltar ca 18 500 lägenheter i Göteborg. Bolagets fastigheter är spridda över stora delar av staden och är byggda under flera olika perioder. Att göra en fullständig inventering av alla fastigheter i bolagets bestånd har bedömts ta för mycket tid och resurser i anspråk för att vara försvarbart. Bolaget har därför valt att göra en fullständig inventering i ett antal fastigheter som tillsammans bedömts ge en representativ bild av Familjebostäders bestånd. Vår bedömning är att vi kan skala upp inventeringen och få en rättvisande bild av nuläge och utbyggnadsplan för hela fastighetsbeståndet. Inventeringen har gjorts i fyra utvalda områden, byggda under olika perioder och med olika förutsättningar för cykelparkeringar. Inventeringen omfattar 1 582 lägenheter fördelade på följande områden:

1. Röda Tynnered – 60-talsområde med 430 lägenheter
2. Kungsladugård – 30-talsområde i landshövdingehus med 364 lägenheter (två kvarter)
3. Långängen – 40-talsområde med 501 lägenheter
4. Sannegården – 00-talsområde med 287 lägenheter

I ovanstående områden har inventeringen gjorts manuellt av anställda på Familjebostäder. Som stöd har vi använt Trafikkontorets mall för inventering. Alla cykelparkeringar inomhus och utomhus har besökts, inventerats och räknats manuellt. Nedan några exempel från genomförd inventering:



Framtida behov

För att bedöma framtida behov har vi utgått från de parkeringstal för cykel vid bostad som är krav i bygglovsskede enligt nu gällande parkeringstal. Parkeringstalet för cykel vid bostäder påverkas inte av geografiskt läge i staden och är således samma för alla våra fastigheter.

Parkeringstal för cykel:

Bygglovsskede	Lägenheter	Små lägenheter (2 rok eller mindre)
Boende, parkering i förråd, stora lägenheter	2	1,5
Besök och boende, parkering i anslutning till entré	1	1
Totalt	3	2,5

Det framtida behovet av cykelparkering i befintliga bostadsfastigheter ska enligt Trafikkontoret anses vara lika stort som behovet vid nybyggnationer.

Resultatet av inventeringen av befintliga cykelparkeringar redovisas i tabellen nedan. I tabellen redovisas också behovet av utbyggnad av cykelparkeringar utifrån ovan givna parkeringstal vid nybyggnation. Som framgår av tabellen skulle det bara i inventerade områden behöva tillföras 1 222 cykelplatser utomhus och 1 541 cykelplatser i förråd för att täcka behovet för de drygt 1 500 lägenheter som finns i områdena.

Område	Antal lgh	varav < 2 rok	varav > 2 rok	Behov i förråd	Behov utomhus	Summa behov	Befintliga i förråd	Befintliga utomhus	Summa befintliga	Utbyggnad utomhus	Utbyggnad i förråd
Kungsladugård	364	268	96	594	364	958	199	100	299	264	395
Långängen	501	438	63	783	501	1284	283	196	479	305	500
Röda Tynnered	430	213	217	754	430	1184	270	20	290	410	484
Sannegården	287	153	134	498	287	785	335	44	379	243	163
Summa	1 582	1 072	510	2 628	1 582	4 210	1 087	360	1 447	1 222	1 541

En slutsats av inventeringen är att i stort sett inga av bolagets fastigheter lever upp till de krav som ställs på cykelparkeringar i nybyggnation. Vad gäller inomhusplatserna ligger dessa i de flesta fall i källare med relativt låg grad av upplevd trygghet. De flesta utrymmena är låsbara och hinder såsom trösklar eller trappor upplevs inte vara ett stort problem. Ungefär hälften av platserna har framhjulslås men i stort sett alla saknar möjlighet att låsa fast cykelns ram.

När det gäller utomhusplatserna är det endast ett fåtal som har väderskydd eller möjlighet att låsa fast cykelns ram. Ungefär hälften av platserna är dock utrustade för att låsa fast cykelns framhjul.

Kostnadsuppskattning för utbyggnad

För att uppskatta kostnaden för utbyggnation av cykelparkeringar för hela Familjebostäders bestånd har vi delat in bolagets fastigheter och 18 500 lägenheter i fyra olika kategorier. Kategorierna utgår ifrån när fastigheterna är byggda och de fyra bostadsområden där

inventeringen genomfördes representerar var och ett en av de fyra kategorierna. Därefter har vi i denna rapport lite förenklat låtit områdena i inventeringen representera alla fastigheter i samma kategori vad gäller andelen befintliga cykelparkeringar inomhus i förråd och utomhus i relation till antalet lägenheter. På samma sätt har vi lite förenklat utgått ifrån att behovet av att utrusta platserna med väderskydd och låsmöjligheter är likadant i hela vårt bestånd som i de fastigheter som har inventerats.

I parkeringstalen anges endast antal cykelparkeringar, men utöver indelning i antal platser i förråd/i anslutning till entré utomhus ställs inga ytterligare krav på utformning eller standard. I den av Trafikkontoret framtagna cykelparkeringsguiden "Cykelparkeringsguide - Till dig som förvaltar fastigheter" ges dock en mängd förslag på olika typer av cykelparkeringar för olika ändamål och med olika cykelställ. I guiden ger Trafikkontoret vissa övergripande rekommendationer vid eventuell utbyggnation. För cykelparkeringar i förråd rekommenderas exempelvis att säkerställa att samtliga förrådsutrymmen är låsbara, och att det finns möjlighet att låsa fast cyklarna i ramen även i låsta förrådsutrymmen. Utöver det rekommenderas också att se till att det finns god belysning och säkerställa god tillgänglighet för åtkomst till förråd. Utifrån ovanstående rekommendationer i cykelparkeringsguiden är vår bedömning är att samtliga inomhusplatser behöver utrustas med ramlås och att 50% av utomhusplatserna behöver utrustas med väderskydd och ramlås och resterande 50% med ramlås. Vad gäller platser utomhus rekommenderas också att samtliga plaster ska ha möjlighet till ramlåsning och att minst 50% av platserna bör förses med väderskydd. Även här är det viktigt att tänka på god belysning samt att parkeringarna placeras i närheten till entréer — helst inom 20 meters gångavstånd. Familjebostäder ser en potentiell efterfrågan från en del hyresgäster att kunna parkera större cykelfordon såsom lådcyklar. Även möjligheten att ladda elcyklar i cykelrum samt säker förvaring av batterier kommer öka i framtiden. Där sådan efterfrågan finns bör denna om möjligt tas i beaktande vid utbyggnation av cykelparkeringar.

Kostnaden för respektive åtgärd inom utbyggnationsplanen bedömts vara:

- Inomhusplats med ramlås 2 000 kr inkl. moms med montering/installation (se bild 1)
- Utomhusplats med ramlås 2 500 kr inkl. moms med montering/installation (se bild 2)
- Utomhusplats med tak/väderskydd/ramlås 10 000 kr inkl. moms med montering/installation (se bild 3)

Bild 1. Ramlås

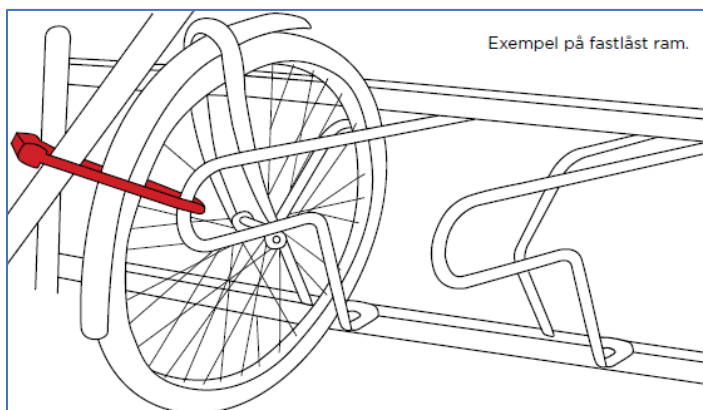


Bild 2. Utomhusplats med ramlås



Bild 3. Utomhusplats med väderskydd/tak/ramlås



Kalkyl för utbyggnad

Område	Antal lgh	Kostnad utbyggnad utomhus	Kostnad utbyggnad i förråd	Summa kostnad för utbyggnad
10-30-tal Kungsladugård/Majorna/Centrum)	7 500	47 000 000	16 000 000	63 000 000
40-50-tal (Långängen/Kortedala/Högsbo)	5 000	31 000 000	10 000 000	41 000 000
60-70-tal (Tynnered/Bergsjön/Eriksbo)	5 200	32 000 000	12 000 000	44 000 000
Nybyggnation (Sannegården m.fl)	800	5 000 000	1 000 000	6 000 000
Summa	18 500	115 000 000	39 000 000	154 000 000

Den totala kostnaden för att bygga ut antalet cykelparkeringar från nuvarande nivå till framtida behov uppgår för Familjebostäders räkning till drygt 150 miljoner kronor. Då har hänsyn tagits till utökad behov av antal platser och de krav som ställs på säkerhet, väderskydd, trygghet och möjlighet att låsa fast sin cykel

Tidsplan för utbyggnationsplan

Trafikkontoret rekommenderar en etappvis utbyggnad från nuläge till parkeringstalets nivå på cykelparkeringar enligt nedan:

- 50 procent av p-tal till 2022
- 75 procent av p-tal till 2030
- 100 procent av p-tal till 2035

Utifrån ovanstående kalkyl skulle det för Familjebostäders räkning innebära en kostnad på drygt 75 miljoner kronor fram till 2022 och därefter ytterligare knappt 35 miljoner kronor för åren fram till år 2030 och slutligen ytterligare drygt 40 till år 2035.

Hinder för utbyggnad

Ekonomi

Vi ser flera hinder för utbyggnad av cykelparkeringar till omfattningen i nu gällande parkeringstal vid nybyggnation. Gemensamt för samtliga våra områden är att det skulle innebära stora kostnader för bolaget. Kostnader som skulle behöva tas från bolagets driftnetto och därmed konkurrera med andra åtgärder såsom tex reparationer och underhåll av fastigheter och utemiljö.

Ytor

I vissa av våra områden, framförallt de områden som byggdes i början av 1900-talet är det ont om ytor för förvaring av cyklar såväl inomhus som utomhus. De källare som finns i husen är inte anpassade för verksamhet eller förvaring och skulle i bästa fall inte användas vare sig för cykelförråd eller tvättstugor. Den yttre miljön är också begränsad och yta för utbyggnad av cykelförvaring på innergårdar konkurrerar med behovet av grönytor för biologisk mångfald, rekreation, umgänge, planteringar och lekytor. På många av innergårdarna finns det också utrymmen för avfallshantering som också kräver stora ytor då möjligheten till fastighetsnära insamling av olika fraktioner av avfall krävs.

I de äldre fastigheterna är också ytan på kvartersmark utanför fastigheten begränsad och ligger i nära anslutning till gatumark.

I andra områden byggda under 40-70-tal är tillgången till yta utanför och runt om fastigheterna större. Här skulle det i många fall gå att bygga cykelparkeringar med väderskydd utomhus. I flera av de här områdena som ligger i den så kallade mellanstaden planeras dock för förtätning av staden till områden med fler bostäder och lokaler och därmed tätare bebyggelse än idag. Vilket sannolikt kommer att innebära att en del av den kvartersmark som idag är tillgänglig för utbyggnad av cykelparkeringar kommer att försvinnas med bostäder framöver.

Lokala skillnader

Vid inventeringen av våra befintliga cykelparkeringar blev det tydligt att vanor och livsmönster skiljer sig åt mellan våra bostadsområden. I vissa områden äger en större andel av våra hyresgäster en egen cykel och i andra områden är andelen hyresgäster som cyklar låg. Det beror delvis på sociala strukturer men påverkas också av faktorer som avstånd till centrala staden, kollektivtrafik och service i övrigt. Vi bedömer att utbyggnaden av cykelparkeringar kommer att behöva variera, såväl utifrån områdets geografiska placering såsom hyresgästernas efterfrågan på cykelparkering. Alla bostadsområden har inte samma behov av cykelparkeringar idag och troligtvis inte i en framtid.

Bilparkering och gatumark

För att kunna möta det behov av ytor såväl inomhus som utomhus som krävs för en utbyggnad av cykelparkeringar i alla våra bostadsområden till nu gällande parkeringstal bedömer vi att det krävs ett större skifte i systemtänket. Ett sätt att kunna hantera detta på i framtiden är att ta befintliga parkeringsplatser i anspråk för ombyggnad till säkrare cykelparkeringar utomhus. Vi bedömer också att låncykelsystemet behöver byggas ut till fler områden i staden i takt med att staden växer och därmed närheten ökar. En ökad andel låncyklar skulle minska behovet av att äga en cykel och därmed även minska behovet av utbyggnad av cykelparkeringar.

Slutsatser

Familjebostäder bedömer i nuläget möjligheten till utbyggnad av cykelparkeringar i hela bostadsbeståndet till nu gällande parkeringstal för nybyggnation som låg. En utbyggnad uppskattas kosta bolaget drygt 150 miljoner kronor med dagens penningvärde fram till 2035. De ytor som skulle krävas inomhus finns vare sig idag eller bedöms kunna tillföras och de ytor som skulle behöva tas i anspråk utomhus konkurrerar med en mängd andra funktioner såsom lek, rekreation, grönytor, avfallshantering, tvättstugor och odlingsmöjligheter. Vår slutsats är således att alternativ till en sådan omfattande utbyggnad behöver utredas. Vi bedömer att den omställning i mobilitetsmönster och förhållande till ägande som nu pågår kommer att ändra inställningen till att dela och låna såväl bilar som cyklar med varandra vilket sannolikt kommer att främja fler bilpooler och låncykelsystem. Detta bedömer vi vara goda skäl till att istället utreda alternativ till utbyggnad av stadens låncykelsystem och att befintlig gatumark och kvartersmark som idag används för bilparkering i framtiden kan användas till cykelparkering i större utsträckning.