



Bilaga 1
Styrelsehandling nr 10
2018-06-07

Behovsinventering och utbyggnadsplan för säkra cykelparkeringar

Rapport

Malin Strandin, Daniel Lagerås

2018-06-05

Behovsinventering och utbyggnadsplan för säkra cykelparkeringar	Rapport	Daniel Lagerås, Malin Strandin	Datum 2018-06-05	Sida 2 av 10
---	---------	-----------------------------------	---------------------	-----------------

Bakgrund och metod

Samtliga förvaltningar och kommunägda bolag i Göteborg fick 2017-05-18 uppdraget från Kommunfullmäktige att inventera behovet av och ta fram en plan för utbyggnad av säkra cykelparkeringar. Trafikkontoret har uppdraget 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 det parkeringstal för cyklar som gäller vid nybyggnation idag och nuläget för cykelparkeringar i befintliga bostadsfastigheter. Trafikkontoret har föreslagit följande process för att genomföra uppdraget.

1. Inventera nuläget för cykelparkering
2. Beräkna behovet per fastighet enligt parkeringstal för nybyggnation
3. Skapa plan för utbyggnation med kostnadsuppskattning och tidsplan baserat på skillnaden mellan nuläge och behov
4. Sammanställ och rapportera

Poseidon har valt att följa föreslagen process för framtagande av den här rapporten.

Behovsinventering och utbyggnadsplan för säkra cykelparkeringar	Rapport	Daniel Lagerås, Malin Strandin	Datum 2018-06-05	Sida 3 av 10
---	---------	-----------------------------------	---------------------	-----------------

Nulägesinventering

Bostads AB Poseidon äger och förvaltar ca 27 000 lägenheter i Göteborg. Bolagets fastigheter är spridda över hela staden och är byggda under flera olika tidsperioder. Att göra en fullständig inventering av samtliga fastigheter i beståndet bedöms som allt för omfattande och resurskrävande varför en delmängd (ca 10 %) av representativa fastigheter har valts ut. Resultatet från dessa skalas sedan upp för att ge en bild av det befintliga läget för cykelparkeringar.

Inventeringen har i huvudsak utförts på plats i distrikt Backa som har representativa fastigheter byggda under olika tidsperioder och med olika förutsättningar för cykelparkeringar. En annan anledning till att just distrikt Backa valdes var den kommande nyproduktionen längs Litteraturgatan. Där kommer mobilitetsåtgärder även för befintliga fastigheter i området Backa Röd eventuellt krävas för att hantera bilparkeringstalen för nyproduktionen. Området förmodas därmed prioriteras tidsmässigt gällande eventuella åtgärder för cykelparkeringar.

En kategori fastigheter (00-tal och senare) saknas dock i distriktet varför siffror från Familjebostäder har använts. Fastigheter och utformning skiljer sig inte i någon större utsträckning bolagen emellan varför Familjebostäders bedömning kan anses väl spegla Poseidons fastigheter i liknande områden.

Följande områden har inventerats:

1. Rambergsstaden – 30-talsområde med 394 lägenheter
2. Wieselgrensområdet – 40-talsområde med 191 lägenheter
3. Backa Röd – 70-talsområde med 1644 lägenheter
4. Sannegården (Familjebostäder) – 00-område 287 lägenheter

Totalt cirka 2 516 st. lägenheter och cirka 93 st. byggnader.

Antal cykelparkeringar i inventerat område.

Område	Antal lgh	Förråd	Utomhus	Summa
Rambergsstaden < 40-tal	394	296	58	354
Kvillebäcken 40-50 tal	191	76	30	106
Backa Röd 60-70 tal	1644	781	669	1450
Sannegården 80-2010	287	335	44	379
Summa	2516	1488	801	2289

Behovsinventering och utbyggnadsplan för säkra cykelparkeringar	Rapport	Daniel Lagerås, Malin Strandin	Datum 2018-06-05	Sida 4 av 10
---	---------	-----------------------------------	---------------------	-----------------

Framtida behov

För att bedöma det framtida behovet av cykelparkering har idag gällande parkeringstal i bygglovsskede för cykel vid bostad använts. Detta enligt av Trafikkontoret för uppdraget framtagna riktlinjer. Parkeringstalet för cykel vid bostäder påverkas inte av geografiskt läge i staden och är således samma för hela bolagets bestånd.

Bygglovsskede	Större än 3 rok	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 skall alltså för denna utredning anses vara lika stort som behovet vid nybyggnationer.

Behov i inventerade områden

I tabellen nedan redovisas för de inventerade områdena; befintligt antal cykelplatser, totala behovet av cykelplatser enligt norm ovan samt utbyggnadsbehovet (skillnaden mellan befintligt och norm). För att uppnå normtalet för dessa drygt 2 500 lägenheter skulle 2 777 st. cykelplatser i förråd och 1 715 st. cykelplatser på mark utomhus behöva tillföras.

Område	Antal lgh	Befintligt antal			Antal enligt norm			Utbyggnadsbehov	
		Förråd	Utomhus	Summa	Förråd	Utomhus	Summa	Förråd	Utomhus
Rambergstaden < 40-tal	394	296	58	354	653	394	1047	357	336
Kvillebäcken 40-50 tal	191	76	30	106	312	191	503	236	161
Backa Röd 60-70 tal	1644	781	669	1450	2803	1644	4447	2022	975
Sannegården 80-2010	287	335	44	379	498	287	785	163	243
Summa	2516	1488	801	2289	4264,5	2516	6780,5	2777	1715

De inventerade befintliga fastigheterna uppfyller alltså inte nybyggnadsnorm vad gäller cykelparkeringar.

Behovsinventering och utbyggnadsplan för säkra cykelparkeringar	Rapport	Daniel Lagerås, Malin Strandin	Datum 2018-06-05	Sida 5 av 10
---	---------	-----------------------------------	---------------------	-----------------

Utbyggnadsbehov

I de inventerade områdena konstateras att tillgången till ytor och utrymmen varierar stort beroende på typ av fastighet och läge. Väderskyddade platser finns ofta i källare eller olika former av komplementbyggnader på gården. I samtliga fall saknas oftast möjligheter att låsa fast ramen. Utomhus är det också stor variation beroende på område. Många av de redan befintliga cykelparkeringarna kommer behöva kompletteras med möjligheter till ramlåsning, bättre belysning med mera för att uppfylla riktlinjerna.

Behovet i hela beståndet

I tabellen nedan redovisas; totalt antal befintliga cykelplatser, totala behovet av cykelplatser enligt norm ovan samt utbyggnadsbehovet för hela Poseidons områden. Siffrorna är beräknade med nulägesinventeringen som grund. För att uppnå normtalet för hela Poseidons bestånd skulle ca 30 000 stycken cykelplatser i förråd och 19 000 stycken cykelplatser på mark behöva tillföras.

Område	Antal lgh	Befintligt		Totalt behov		Utbyggnadsbehov	
		Förråd	Utomhus	Förråd	Utomhus	Förråd	Utomhus
< 40-tal	3 000	2 254	442	4 968	3 000	2 714	2 558
40-50 tal	9 000	3 581	1 414	14 678	9 000	11 097	7 586
60-70 tal	12 000	5 701	4 883	20 460	12 000	14 759	7 117
80-2010	2 000	2 334	307	3 467	2 000	1 132	1 693
Nyproduktion 2011-	900						
Summa	26 900	13 870	7 045	43 573	26 000	29 703	18 955

Typ av utbyggnadsåtgärder

I parkeringstalen anges endast antal cykelparkeringar. Utöver indelning i antal platser i förråd eller 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.

Behovsinventering och utbyggnadsplan för säkra cykelparkeringar	Rapport	Daniel Lagerås, Malin Strandin	Datum 2018-06-05	Sida 6 av 10
---	---------	-----------------------------------	---------------------	-----------------

Vad gäller platser utomhus rekommenderas att samtliga plaster ska ha möjlighet till ramlåsning och att minst 50% av platserna bör förses med väderskydd. Även här anges vikten av att tänka på god belysning samt att parkeringarna placeras i närheten till entréer – helst inom 20 meters gångavstånd.

Utifrån ovanstående rekommendationer i cykelparkeringsguiden är vår bedömning är att samtliga befintliga inomhusplatser behöver utrustas med ramlås och att 25 % av utomhusplatserna behöver utrustas med väderskydd och ramlås och 25 % med endast ramlås.

Angående cykelparkeringar i förråd ser vi att endast 30 % av utbyggnadsbehovet för dessa kan göras i befintliga utrymmen som till exempel förrådsutrymmen eller inaktiva soprum. För att uppfylla resterande 70 % av normen måste förmodligen komplementbyggnader på gård byggas alternativt utbyggnader göras.



Behovsinventering och utbyggnadsplan för säkra cykelparkeringar	Rapport	Daniel Lagerås, Malin Strandin	Datum 2018-06-05	Sida 7 av 10
---	---------	-----------------------------------	---------------------	-----------------

Kostnaden för respektive åtgärd inom utbyggnadsplanen bedöms vara:

1. Inomhusplats med ramlås 2 000 kr inkl. moms med montering/installation. Kompl. av befintligt cykelrum alt. omställning av annat utrymme (se bild 1)
2. Utomhusplats med ramlås 2 500 kr inkl. moms med montering/installation (se bild 2)
3. Utomhusplats med tak/väderskydd/ramlås 10 000 kr inkl. moms med montering/installation (se bild 3)
4. Komplementbyggnad med inomhusplatser med låsbar dörr och ramlås 20 000 kr inkl. moms med montering/installation (se bild 4)



Bild 1. (foto: Lekplatsgrossisten.se)



Bild 2.



Bild 3.



Bild 4.

Behovsinventering och utbyggnadsplan för säkra cykelparkeringar	Rapport	Daniel Lagerås, Malin Strandin	Datum 2018-06-05	Sida 8 av 10
---	---------	-----------------------------------	---------------------	-----------------

Kostnads kalkyl för utbyggnad

Område	Antal lgh	Utbyggnadsbehov		Kostnad för utbyggnad		
		Förråd	Utomhus	Förråd	Utomhus	Totalt
< 40-tal	3 000	2 714	2 558	44 138 832	17 369 924	61 508 756
40-50 tal	9 000	11 097	7 586	169 176 440	51 832 461	221 008 901
60-70 tal	12 000	14 759	7 117	223 464 234	59 739 964	283 204 197
80-2010	2 000	1 132	1 693	16 533 101	11 541 812	28 074 913
Nyproduktion 2011-	900					
Summa	26 900	29 703	18 955	453 312 607	140 484 160	593 796 767

För att bygga ut antalet cykelparkeringar från nuvarande nivå till det framtida behov som beskrivs ovan beräknas kostnaden för Bostads AB Poseidons del uppgå till nästan **600 miljoner kronor (22 074 kr/lgh alt. 347 kr/m²)**. Cirka 70 % av kostnaden härleds till byggnation av komplementbyggnader. Skulle denna åtgärd (komplementbyggnader) utelämnas blir kostnaden i stället cirka 190 miljoner kronor (6 916 kr/lgh alt. 109 kr/m²). Utelämnas komplementbyggnaderna uppfylls inte kraven.

Tidplan för utbyggnation

Trafikkontoret rekommenderar en etappvis utbyggnad från nu till norm-läge.

- 50 % av parkeringstal till 2022
- 75 % av parkeringstal till 2030
- 100 % av parkeringstal till 2035

Detta skulle innebära att kostnaden fördelas enligt följande:

- 300 miljoner fram till 2022
- 150 miljoner 2023 - 2030
- 150 miljoner 2031 – 2035

Per år 2019 – 2035 blir det en kostnad på 35 miljoner kr/år.

Behovsinventering och utbyggnadsplan för säkra cykelparkeringar	Rapport	Daniel Lagerås, Malin Strandin	Datum 2018-06-05	Sida 9 av 10
---	---------	-----------------------------------	---------------------	-----------------

Hinder för utbyggnad

Ekonomi

Kostnaderna för att bygga ut så att Poseidons befintliga bestånd får ett parkeringstal motsvarande dagens norm blir väldigt hög. Kostnader som förmodligen kommer konkurrera med befintligt reparations- och underhållsbehov.

Ytor

I äldre fastigheter i centrala lägen är det redan idag ont om utrymmen för förvaring av cyklar både inomhus och utomhus. Det finns dessutom ytterst små möjligheter till utbyggnad då det saknas ytor att bygga på. På de ytor som finns konkurrerar redan andra viktiga miljöfaktorer såsom möjligheter till lek, odling, biologisk mångfald och inte minst fastighetsnära källsortering.

Förtätningen av staden och behovet av att bygga bostäder gör att där vi idag har mark för möjlig utbyggnad av cykelparkering troligen är ytor där bostäder kommer att byggas i framtiden. Alltså konkurrerande intressen.

Lokala skillnader

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

Bilparkering och gatumark

För att kunna möta det behov av ytor och utrymmen som krävs, såväl inomhus som utomhus, för en utbyggnad av cykelparkeringar till nu gällande parkeringstal bedömer vi att det krävs ett större systemskifte. Till exempel genom att ta befintliga parkeringsplatser i anspråk för ombyggnad till säkrare cykelparkeringar utomhus eller att låncykelsystemet byggs 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.

Behovsinventering och utbyggnadsplan för säkra cykelparkeringar	Rapport	Daniel Lagerås, Malin Strandin	Datum 2018-06-05	Sida 10 av 10
---	---------	-----------------------------------	---------------------	------------------

Slutsats

Att uppnå fullt utbyggd cykelparkeringsnivå i enlighet med nuvarande nybyggnadsnorm i befintligt bestånd bedöms som orimligt. Förutom väldigt höga kostnader (600 miljoner kronor) så saknas de ytor och utrymmen som skulle behövas inom många av de befintliga fastigheterna. Framför allt skulle väldigt stora delar av befintliga gårdsytor med funktioner som utgör viktiga delar i boendekvaliteten i form av lekplatser, sittplats- och grönytor med mera behöva tas i anspråk för de nya cykelparkeringarna.

Slutsatsen blir därför att alternativ till en sådan omfattande utbyggnad bör utredas. Ett exempel kan vara att titta på hur utvecklingen av bilpooler, självkörande fordon och system för låncyklar kommer påverka framtida mobilitetsmönstren. Ett annat hur möjligheter till samarbeten och gemensamt utnyttjande av mark mellan fastighetsägare och andra aktörer kan se ut för att säkerställa säkra cykelparkeringar i anslutning till bostäder.

Man bör också se över normkraven både vad gäller geografiska aspekter (är det rimligt att cykla från exempelvis Angered?) men också vilken nivå/standard en cykelparkering ska ha. Utbyggnad av fler inomhusparkeringar blir till exempel väldigt kostsamt.

