

Behovsinventering och utbyggnationsplan för säkra cykelparkeringar



Bostadsbolaget

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. Rapport skall granskas och godkännas av respektive bolags styrelse innan vidarebefordran till Trafikkontoret senast den 2018-09-07.

Trafikkontoret har föreslagit följande process för att genomföra uppdraget. Bostadsbolaget har valt att följa föreslagen process för framtagande av innevarande rapport.

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

Bostadsbolaget äger och förvaltar ca 24 000 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 Bostadsbolagets bestånd. Vår bedömning är att vi kan extrapolera inventeringen och få en rättvisande bild av nuläge för hela fastighetsbeståndet. Inventeringen har gjorts i samtliga områden i fastigheter byggda under olika perioder och med olika förutsättningar för cykelparkeringar. Inventeringen omfattar 2234 lägenheter och fördelade på följande områden:

Byggnadsbestånd	Läge	Repr. Område, ca 150-300 lgh per område.
Kat.1, 30-40-tal	A	TORPA (270 lgh)
Kat.1, 30-40-tal	B	RAMBERGSTADEN (129 lgh)
Kat.2, 50-tal	A	GULDHEDEN (300lgh)
Kat.2, 50-tal	B	KYRKBYN (165 lgh)

Kat.2, 50-tal	C	N. BISKOPSGÅRDEN (184 lgh)
Kat.3, 60-70-tal	A	LANDALA (240lgh)
Kat.3, 60-70-tal	B	TUVE (227 lgh)
Kat.3, 60-70-tal	C	RANNEBERGEN (290 lgh)
Kat.4, 80-10-tal	A	ERIKSBERG (226 lgh)
Kat.4, 80-10-tal	B	KVILLEBÄCKEN (196 lgh)

I ovanstående områden har inventeringen utförts av anställda på Bostadsbolaget. 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

Framtida behov utgår från de parkeringstal för cykel vid bostad som är krav i bygglovsskede enligt nu gällande parkeringsnorm. 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 ca 1 770 cykelplatser utomhus och 2 800 cykelplatser i förråd för att täcka behovet för de drygt 2 200 lägenheter som finns i dessa områden.

Område	Antal lgh	Varav <= 2 rok	Nyprodkrav förråd	Nyprodkrav utomhus	Summa Nyprodkrav	Befintligt förråd	Befintligt utomhus	Summa befintligt	Utbyggnad utomhus	Utbyggnad i förråd
Torpa	246	198	393	246	639	100	90	190	156	293
Rambergsskogen	129	94	211	129	340	40	20	60	109	171
Guldheden	272	210	439	272	711	90	42	132	230	349
Kyrkbyn	165	153	253,5	165	418,5	45	48	93	117	208,5
N. Biskopsgården	184	57	339,5	184	523,5	32	20	52	164	307,5
Landala	300	160	520	300	820	160	0	160	300	360
Tuve	225	53	423,5	225	648,5	100	32	132	193	323,5
Rannebergen	289	163	496,5	289	785,5	100	0	100	289	396,5
Eriksberg	228	116	398	228	626	135	126	261	102	263
Kvillebäcken	196	106	339	196	535	200	85	285	111	139
Summa	2234	1310	3813	2234	6047	1002	463	1465	1771	2811

Inventeringen visar 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 kallare med relativt låg grad av upplevd trygghet. De flesta utrymmena är låsbara och hinder

såsom trösklar eller trappor uppfattas 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, ställ för ramlåsning finns på relativt många platser.

Kostnadsuppskattning för utbyggnad

För att uppskatta kostnaden för utbyggnation av cykelparkeringar för hela Bostadsbolagets bestånd har vi inventerat bolagets fastigheter och 24 000 lägenheter från olika tidsepoker och olika lägen i staden. Därefter har vi extrapolerat våra värden från inventeringen vilket vi anser relativt väl representerar samtliga 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. Vi bedömer att 50% av förrådsplatserna enligt ny norm kommer kräva komplementbyggnader.

Kostnaden för respektive åtgärd inom utbyggnationsplanen bedöms vara (Bostadsbolaget använder samma nyckeltal som Poseidon och Familjebostäder)

- Inomhusplats med ramlås 2 000 kr inkl. moms med montering/installation
- Utomhusplats med ramlås 2 500 kr inkl. moms med montering/installation (se bild 1)
- Utomhusplats med tak/väderskydd/ramlås 10 000 kr inkl. moms med montering/installation (se bild 2)
- Utomhus i ny komplementbyggnad 20 000kr inkl. moms (se bild 3)

Bild 1. Utomhusplats med ramlås



Bild 2. Utomhusplats med väderskydd/tak/ramlås



Bild 3. Utomhus i ny komplementbyggnad.



Kalkyl för utbyggnad

Område	Antal Lhg	Kostnad utbyggnad utomhus	Kostnad utbyggnad i förråd	Summa kostnad för utbyggnad
Bostadsbolaget	24 087	239 000 000 kr	324 000 000 kr	563 000 000 kr

Den totala kostnaden för att bygga ut antalet cykelparkeringar från nuvarande nivå till framtida behov uppgår för Bostadsbolagets räkning till ca 563 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 Bostadsbolagets räkning innebära en kostnad på ca 275 miljoner kr (ca 70 milj/år) fram till 2022 och därefter ytterligare 135 miljoner kr (17 milj/år) för åren fram till år 2030 och slutligen ytterligare 135 miljoner kr (27 milj/år) till år 2035.

Resonemang kring utbyggnad

Ekonomi

Kostnaderna för en förbättrad status och kapacitet på cykelparkeringar i befintligt bestånd är höga. Prioriteringar mellan detta och övriga investerings och underhållsbehov kommer behöva göras. Det finns anledning att begrunda det kollektiva ansvarstagandet och om kostnader för cykelparkeringar skall fördelas på kollektivet och/eller kosta för användaren, jmf bilparkeringar. I ett vidare perspektiv där de positiva effekterna för hälsa och miljö spelar in bör frågan ställas om kostnader till en del ska belasta samhället i stort då de positiva effekterna kommer hela samhället till del. I detta fall kan investeringar i cykelfrämjande åtgärder stimuleras via exempelvis bidrag och/eller skattereduktion.

Ytor och behov

Ytor för cykelparkering inomhus är jämfört med nyproduktionskraven ofta för liten. Ytor utomhus är i princip en funktion av avståndet från stadskärnan där ytorna ökar med avståndet får densamma dock är ytorna inte anpassade för cyklar i ytterområden. Fastigheter i centrala Göteborg har begränsat med utrymme och dessa utrymmen skall även

ge möjlighet till rekreation, grönyta, lek, avfallshantering och sortering, tvättstugor mm. För ytterområden är det gott om utvändiga möjligheter för cykel utan att andra kvalitéer behöver minska. Behovet av cykel och därför avsedda parkeringar är också något som skiftar och tenderar att minska längre ut från stadskärnan. Detta kan bero på avstånd där cykel inte anses som ett alternativ till spårvagn/buss/bil. I ytterområden som Angered eller Hjällbo är det betydligt färre cyklar både inomhus och utomhus. Beläggningen generellt är utomhus max 50%. I vissa cykelrum är beläggningen högre, dock är flertal av cyklar i cykelrum s k skrotcyklar som uppenbarligen inte används. Bostadsbolaget städar ur cykelrummen med jämna mellanrum där avisering sker och cyklar sedan förvaras i lagstadgade 3 månader. Därefter, beroende på status, slängs de alternativt användas i s k cykelkök där boende kan använda delar och reparera/iordningställa cyklar.

Sammantaget så är det generella behovet av ökade ytor för cykelförvaring inte något som återspeglas från dagens användning i Bostadsbolagets bestånd.

För att få en så god effekt av använda medel som möjligt bör hänsyn tas till respektive område och även om åtgärder för att stimulera ökad användning görs bör behovet nog kartläggas och jämföras med samtliga resealternativ som finns och kanske ännu viktigare, kommer finnas exempelvis 2035.

En sannolik utveckling är ökad digitalisering och den nästan oändliga möjligheten att samordna aktiviteter av skilda slag i system. För cyklandet finns det stor anledning att anta att ägandet av en egen cykel inte är relevant på samma sätt i en framtid. För cykelintresserade javisst men för gemene en kommer nog cykeln ligga som en del i en resekedja av kollektivtrafik, autonoma fordon, cykelstationer mm. En resa ges olika alternativ som ex, färdväg, transportsätt och pris. Valt alternativ bokas upp (via App?) och säkerställer tillgång till kedjans samtliga moment utan att resenären behöver göra ytterligare val eller bevaka enskilda delar.

Ovan beskrivet scenario påverkar förutsättningarna för all trafik och de faciliteter som trafiken kräver. Stora investeringar med långa avskrivningstider kombinerat med svårighet att förutspå både teknikutveckling och dess hastighet och hur den i sin tur förändrar framtida behov bör leda till försiktighet innan beslut tas. Detta gäller framförallt bilparkeringar men samma resonemang bör även gälla för cykelparkeringar.

Behovet som återspeglas i krav på cykelparkering är också något som bör begrundas. I dagsläget finns inte detta behov. Om det kommer finnas 2035 återstår att se. Behovet kommer förmodligen i hög grad bero på hur Göteborgs stad lyckas implementera cykelfrämjande åtgärder som är beskrivna i "CYKELPROGRAM FÖR EN NÄRA STORSTAD 2015–2025". Tyngdpunkterna i programmet är åtgärder som underlättar för cykling och förbättrade system och infrastruktur. Om detta görs kommer cykelandelen av persontransporterna öka. Vi vet dock inte om det för ändamålet behövs fler cyklar och cykelplatser eller om befintligt cykelbestånd kommer användas mer. Behovet av säkra cykelparkeringar bör vara reellt och uttryckas av boende vars cyklande och eventuellt också cykelägande ökar på grund av stadens förbättrade möjligheter till transporter med cykel.

Slutsats

Bostadsbolaget bedömer att en utbyggnad i befintligt bestånd till nybyggnadskrav för cykelparkering är svår att åstadkomma med mindre än att andra behov måste åsidosättas både vad gäller fysiskt och ekonomiskt utrymme. De kostnader som kommer uppstå bör nog värderas och framförallt vilka möjliga alternativ som finns och som ger liknande eller bättre effekt till lägre kostnad. Att stimulera till ökat cyklande behöver inte med automatik innebära fler privatägda cyklar. Resande med olika och miljövänliga alternativ kommer förmodligen stimuleras av fler parametrar än fysisk yta för privata färdmedel där berörd digitalisering är en men även mer cirkulära modeller för hushållning där delning av varor och tjänster är en annan.

Fastighetsbolagen har givetvis en del i ansvaret för en utveckling i hållbar riktning. Ansvaret kommer även i framtiden vara styrt av regelverk och myndighetskrav. En viktig lärdom som bilismen gett är att myndighetskraven inte får fastna i en rigid form som är trögrörlig och svår att anpassa efter teknik, behov och olika typer av modeller för praktisk hantering och affärer. Behovet bör uttryckas av cykelkollektivet med anledning av ökad cykelanvändning som kommer som svar på att cykelvägar och infrastruktur för cykel i staden förbättras. I linje med Stadens cykelprogram bör stadsrummet ses som en helhet där faciliteter på allmän platsmark och gatumark kan integreras i och samverka med dito på bolagsägda fastigheter i syfte att nå för samhället önskvärda mobilitetsmål. Likaså bör finansiering begrundas och till vilka delar den skall ligga på skattekollektivet, hyreskollektivet och den enskilda individen.

Förslag till beslut

Styrelsen beslutar att godkänna rapporten. Styrelsen ger VD i uppdrag att utreda frågan vidare och göra en enkätundersökning bland våra hyresgäster för att kartlägga deras önskemål.

Kicki Björklund
VD