

Thesis 308

# Cykelparkering vid bostaden

En studie av Malmöcyklisternas behov och preferenser

Josefin Andersson

Trafik och Väg  
Institutionen för Teknik och Samhälle  
Lunds Tekniska Högskola  
Lunds Universitet





Copyright © Josefin Andersson

LTH, Institutionen för Teknik och samhälle  
CODEN: LUTVDG/(TVTT-5275)/1-91/2017  
ISSN 1653-1922

Tryckt i Sverige av Media-Tryck, Lunds universitet  
Lund 2017



Examensarbete

CODEN: LUTVDG/(TVTT-5275)/1-91/2017

Thesis / Lunds Tekniska Högskola,  
Institutionen för Teknik och samhälle,  
Trafik och väg, 308

ISSN 1653-1922

Author: Josefin Andersson

Title: Cykelparkering vid bostaden – En studie av Malmöcyklisternas behov och preferenser

English title: Bicycle parking in residential areas – A study of cyclists' needs and preferences in Malmö

Language Svenska

Year: 2017

Keywords: Bicycle, parking, residential, locking, cyclist

Citation: Josefin Andersson. Cykelparkering vid bostaden – En studie av Malmöcyklisternas behov och preferenser. Lund, Lunds universitet, LTH, Institutionen för Teknik och samhälle. Trafik och väg 2017. Thesis. 308

Abstract:

The purpose of this thesis is to investigate the needs and preferences of cyclists when it comes to bicycle parking at the residence.

Although knowledge of bicycle traffic is growing and the Swedish Transport Administration states that bicycle traffic needs to be emphasized, the importance of bicycle parking is often overlooked, especially in residential areas.

This thesis shows that good bicycle parking is key in order to achieve a well-functioning bicycle network. If the bicycle parking in question does not meet the needs of the cyclists they won't use it correctly. Furthermore, the thesis indicates that people will bike more often if bicycle parking in general is improved.

Studies show that high bicycle parking capacity is the most important factor followed by frame locking, weather protection, inside parking and good lighting.

The conclusion of this thesis is that there is a great need of a manual explaining how good bicycle parking at the residence is designed. This would not only make it harder for housing companies to ignore the importance of good bicycle parking, but also help making the city's residential bicycle parking more uniform, which makes it easier for cyclists to recognize and use them correctly.

Trafik och väg  
Institutionen för Teknik och samhälle  
Lunds Tekniska Högskola, LTH  
Lunds Universitet  
Box 118, 221 00 LUND

Transport and Roads  
Department of Technology and Society  
Faculty of Engineering, LTH  
Lund University  
Box 118, SE-221 00 Lund, Sweden



---

# Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
Summary	4
1 Inledning	6
1.1 Bakgrund	6
1.2 Syfte och frågeställning	7
1.3 Avgränsning	7
1.4 Rapportens disposition	8
2 Metod	9
2.1 Litteraturstudie	9
2.2 Enkätstudie	9
2.3 Intervjustudie	9
3 Teori	11
3.1 Ordlista	11
3.2 Olika typer av cyklar och cykelställ	12
4 Litteraturstudie	16
4.1 Vilken kunskap finns?	16
4.2 Transportsystemets effekter	16
4.3 Det svenska transportsystemet	17
4.4 Att satsa på hållbarhet	17
4.5 Cykeltrafiken – En del av lösningen	19
4.6 Cykeln som ett färdmedel	20
4.7 Cykelparkering	21
4.8 Parkeringspolicy och parkeringsnorm	23
4.9 Utformning av cykelparkering	24
5 Områdesbeskrivning	31
5.1 Västra Hamnen	32
5.2 Rönne	36

---

5.3	Sorgenfri	40
6	Resultat	43
6.1	Enkätstudie	43
6.2	Intervjuer med de boende	55
6.3	Intervjuer med planerare och andra aktörer	57
7	Diskussion	61
7.1	Metoddiskussion	61
7.2	Resultatdiskussion	63
8	Slutsats	70
8.1	Rekommendationer till fortsatt arbete	70
9	Referenser	71
10	Bilagor	75
10.1	Enkätstudie	75
10.2	Intervjustudie	79



---

# Förord

Detta arbete, som genomfördes under höstterminen 2017, är den sista delen av civilingenjörsutbildningen i väg- och vattenbyggnad med inriktning väg- och trafikteknik. Arbetet har skrivits i samarbete med MKB på institutionen för Teknik och samhälle på Lunds Tekniska Högskola.

Först och främst vill jag tacka mina handledare Till Koglin och Lena Hiselius som har gett många värdefulla kommentarer under arbetets gång. Jag vill också tacka Emily Evenäs på Malmö stad som hjälpte till att forma idén för examensarbetet och Anna Bernstad Saraiva på MKB som hjälpte till med enkätstudiens utformning och genomförande. De som tagit sin tid och svarat på intervjuer, Fredrik Remstam från Skandia Fastigheter, Anna Bernstad Saraiva från MKB, Emily Evenäs från Malmö stad samt Cecilia Sonesson och Ulrika Larsson från Sigma Civil ska också ha ett stort tack.

Lund, december 2017

Josefin Andersson

---

# Sammanfattning

En viktig del av ett hållbart samhälle är att det finns ett effektivt transportsystem som kan användas av alla och som även sparar på naturens resurser. Att fler människor använder cykeln som ett färdmedel bidrar till detta.

Kunskap om cykeltrafik och dess fördelar blir allt större, vilket visar sig i de nationella mål som Trafikverket presenterat detta år. Enligt dessa mål ska cykeltrafikens roll lyftas i samhällsplaneringen och ett ökat fokus ska ligga på att ta hänsyn till olika grupper av cyklister. En funktionell och användarvänlig infrastruktur ska främjas och likaså en säker cykeltrafik.

Detta examensarbete har som syfte att genom enkätstudie och kompletterande intervjuer undersöka vilka behov och preferenser de boende har när det kommer till cykelparkering vid bostaden. Trots att kunskap om cykeltrafik växer och det finns nationella mål som säger att dess roll ska lyftas i samhällsplaneringen prioriteras cykelparkering ofta ned, särskilt vid bostaden.

Det finns flera utmaningar i dagens samhälle när det gäller cykelparkeringar. Dels att det finns alldeles för få cykelparkeringar men också att de inte alltid uppfyller cyklisternas behov.

På allmän plats är det enligt litteraturstudien avstånd till målpunkten, tillräckligt många platser, ramlåsning, bevakning och väderskydd som är de viktigaste faktorerna när det kommer till att erbjuda cyklisterna attraktiv, säker och tillgänglig cykelparkering.

Vid bostaden visar det sig att en låg beläggningsgrad, det vill säga att det finns gott om lediga platser, är den viktigaste faktorn. Detta påverkar också hur lätt de boende upplever det att nå cykelparkeringen.

När det kommer till avstånd visar det sig att ungefär hälften föredrar en cykelparkering i nära anslutning till bostadens ingång medan andra hälften föredrar att gå en längre sträcka för att få ramlåsning/väderskydd.

Dessa två faktorer, ramlåsning och väderskydd, är alltså viktiga faktorer för de boende. Ramlåsning som säkerhetsåtgärd fungerar dock bäst om bevakningen är hög och därför ska dessa inte placeras på platser där det är ont om rörelse. Istället bör låsta cykelrum/förråd användas för ökad säkerhet på platser där bevakningen är låg.

För att alla boende ska hitta en parkeringslösning som passar dem är det rimligt att erbjuda mer än ett alternativ när det kommer till cykelparkering vid bostaden. På så sätt kan alla hitta en lösning som passar dem med hänsyn till deras behov och preferenser.

Förutom gott om platser, ramlåsning och väderskydd anser de boende att möjlighet till parkering inomhus och god belysning är viktiga faktorer, vilket innebär att de boende värdesätter säkerhet och trygghet.

De som planerar och utformar cykelparkering verkar ha en relativ god bild av vad de boende vill ha. Utmaningen är att hitta lämpliga platser för cykelparkering utan att försämra projektets investeringskalkyl.

---

Eftersom enkätstudien i huvudsak speglar åsikterna hos vuxna personer som cyklar ofta och använder standardcykel behövs det mer kunskap om olika gruppers behov och preferenser när det gäller cykelparkering. En mer omfattande studie och uppföljning av dagens parkeringslösningar hade varit bra.

Förutom en uppföljning av dagens cykelparkeringar skulle det behövas en exempelsamling som visar hur attraktiv cykelparkering utformas vid bostaden samt vilka ställ som ska användas/undvikas. Detta skulle göra det svårare för verksamma i branschen att ignorera vikten av bra cykelparkering. Exempelsamlingen skulle också i längden göra att stadens olika cykelparkeringar och cykelställ blir mer enhetliga, vilket gör det lättare för cyklisterna att känna igen och använda dem på ett korrekt sätt.

---

# Summary

An important part of a sustainable city is to ensure that there is an efficient transport system that can be used by everyone and that is kind to the environment. The fact that more people are transporting by bike contributes to this. Cycling is not only kind to the environment but is also a healthier option compared to other means of transportation.

Knowledge of bicycle traffic is growing. The national goals presented this year shows proof of this. According to these goals, bicycle traffic in society needs to be emphasized and different groups of cyclists must be taken into account. A functional, user-friendly infrastructure should be promoted as well as high safety for the cyclists.

The purpose of this master thesis is to investigate the needs and preferences of residents when it comes to bicycle parking through surveys and complementary interviews. Although knowledge of bicycle traffic is growing and there are national goals saying that bicycle traffic should be emphasized, the importance of bicycle parking is often forgotten, especially in residential areas.

There are several challenges in today's society regarding bicycle parking. Firstly, there are far too few bicycle parking spaces and secondly, they do not always meet the cyclists needs.

According to the literature study, distance to the bicycle parking, plenty of spaces, frame locking, surveillance and weather protection are the most important factors in offering attractive, safe and accessible bicycle parking.

At the residence it turns out that high bicycle parking capacity is the most important factor, which also affects the accessibility.

When it comes to distance about half of the residents prefer a bicycle parking near the entrance of the residence while the other half prefer to walk further to get frame locking/weather protection.

These two factors, frame locking and weather protection, are therefore important factors according to the residents. However, frame locking works best if there is some kind of surveillance present and should not be placed where there are no people passing by. Instead, locked storage facilities should be used in these cases.

In order for all residents to find a parking solution that suits them, it is reasonable to offer more than one option. That way everyone can find a solution that suits them according to their needs and preferences.

In addition to plenty of spaces, frame locking and weather protection, residents consider the possibility of indoor parking and good lighting as important factors, which means that the residents value safety and security.

Planners of bicycle parking seem to have a relatively good picture of what the residents wants. The challenge is to find suitable places for bicycle parking without impairing the project's investment cost.

Considering the fact that this study reflects the opinions of adult people who cycle frequently and use standard cycles, more knowledge of different groups in the field of

---

bicycle parking is needed. A more comprehensive study and follow-up of today's parking solutions would be a good way to start.

In addition, there is a great need of a manual that explains how attractive bicycle parking is designed at the residence. This would make it more difficult for housing companies to ignore the importance of good bicycle parking. The manual would in addition help making the city's various bicycle parking and bicycle racks more uniform, which makes it easier for cyclists to recognize and use them properly.

---

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Idag talas det mycket om ett hållbart samhälle där transportsätten gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras. Detta har många fördelar, både för samhället och för individerna själva. Att cykla istället för att åka bil resulterar exempelvis i ett mer yteffektivt transportsystem samtidigt som det gynnar individernas hälsa och ger en bättre miljö (Malmö stad, 2012). Att få fler att cykla är därför ett viktigt mål. Frågan är, hur ska man lyckas med detta?

Fram tills nyligen har fokus legat på att förbättra cykeltrafikens infrastruktur, med säkrare cykelbanor och bättre framkomlighet (Larsen, 2015). Först på senare år har cykelparkering uppmärksammat som en viktig faktor. Flera insatser har gjorts vid exempelvis tågstationer och andra centrala platser i staden.

Cykelparkering vid bostaden är däremot något som ofta prioriteras ned. Detta ger negativa effekter när det kommer till cykelns attraktivitet som färdmedel. Dels finns det en risk att cyklisterna oftare väljer ett annat färdmedel. Det kan också bli så att de parkerar sina cyklar utanför avsedda platser vilket kan utgöra ett hinder för andra cyklister och fordon.

Eftersom det är vid bostaden som de flesta cykelresor har sin start och även den plats där cyklarna står parkerade större delen av tiden borde cykelparkeringarna vara attraktiva, säkra och enkla att använda.

Ett stort problem är stöldrisken, vilket påverkar hur människor väljer att parkera och använda sina cyklar (Aldred och Jungnickel, 2013). Men vad finns det för andra faktorer som påverkar hur människor väljer att parkera och använda sina cyklar? Och vad anser de boende själva om den cykelparkering som finns vid bostaden? Detta är några av de frågor som kommer att besvaras i examensarbetet.

---

## 1.2 Syfte och frågeställning

Syftet med examensarbetet är att ta reda på vilka behov och preferenser de boende har när det gäller cykelparkering vid bostaden samt att ta reda på om bostadsbolagens planering och utformning stämmer överens med detta. Det är också intressant att ta reda på vilken kunskap som redan finns samt vilka handböcker och styrande dokument som används vid utformning av cykelparkering. Exempel från andra länder, som Danmark och Nederländerna, är intressanta som jämförelse.

Examensarbetets frågeställning är:

- Vilken kunskap finns idag angående cykelparkering vid bostaden?
- Vad har de boende för åsikter om cykelparkering vid bostaden?
- Vilka utmaningar finns när det gäller utformning av cykelparkering vid bostaden?
- Vad tror bostadsbolagen och andra aktörer att de boende vill ha när det gäller cykelparkering?

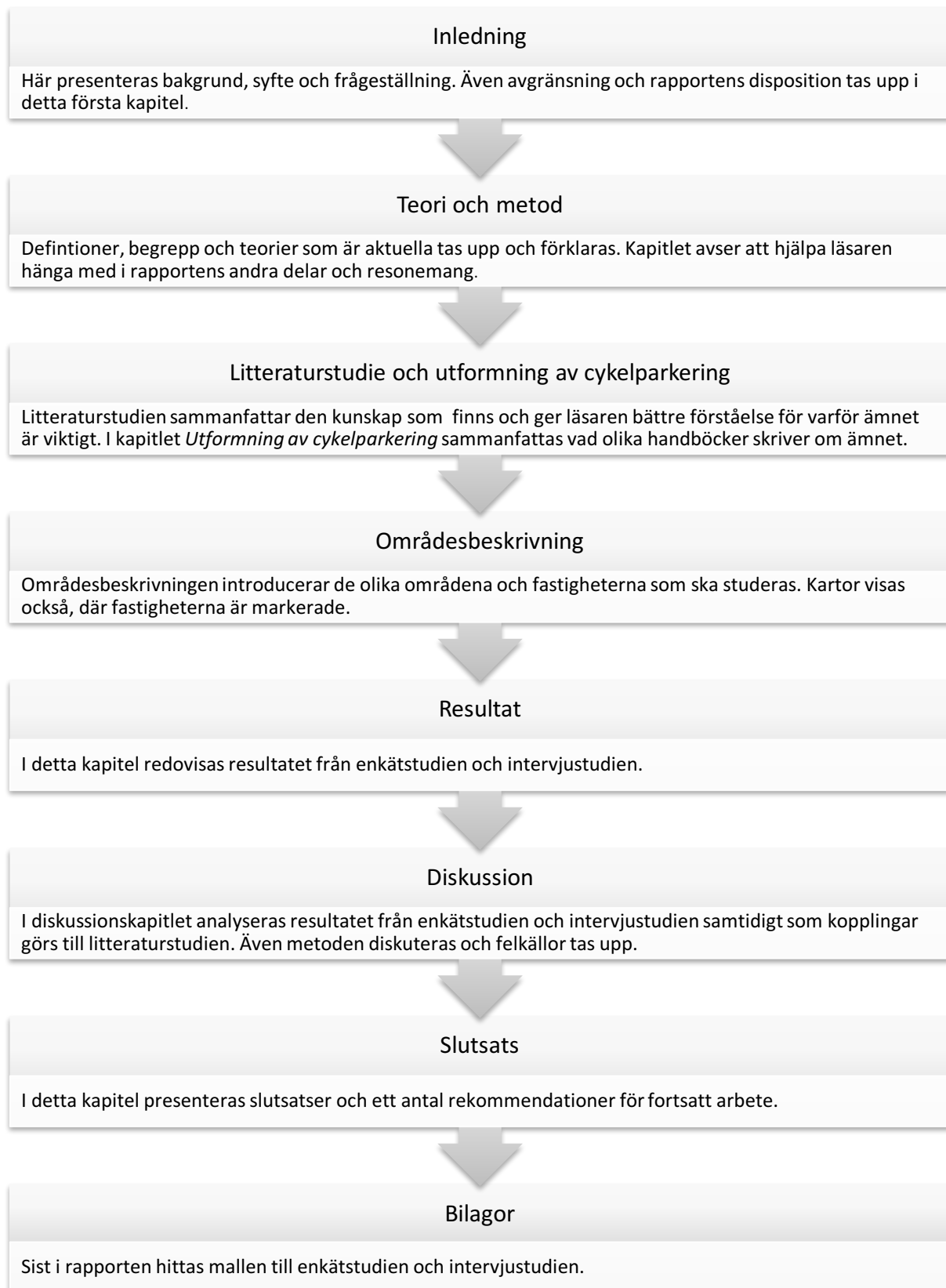
## 1.3 Avgränsning

Malmö har tagit fram egna dokument som handlar om cykelparkering och är enligt organisationen Cykelfrämjandet en av Sveriges främsta städer när det gäller cykling (Heunen, 2015). Detta gör Malmö till en bra stad för studien.

Arbetet avser cykelparkeringar vid bostaden men kommer också att lyfta fram vad olika handböcker säger om cykelparkering på allmän plats. Detta beror på att det inte finns någon känd handbok som riktar sig specifikt till utformning av cykelparkering vid bostaden.

Stort fokus kommer i rapporten att ligga på faktorer som påverkar hur cykelparkeringen upplevs, exempelvis möjlighet att parkera under tak och möjlighet att låsa fast ramen.

## 1.4 Rapportens disposition



**Figur 1, Rapportens disposition**



---

## 2 Metod

### 2.1 Litteraturstudie

En litteraturstudie har gjorts för att ta reda på vilken kunskap som finns inom området. Sökning av litteratur har skett via LubSearch och Google Scholar. Söktermer som använts är framför allt bicycle, cycling, parking och residential i olika kombinationer. Litteratur har också hämtats från bland annat Trafikverket, Sveriges Kommuner och Landsting samt från Malmö stad. Litteraturstudiens syfte, förutom att ta reda på vilken kunskap som finns, är att lyfta fram varför cykelparkering är en så viktig del av ett hållbart samhälle.

### 2.2 Enkätstudie

Fem fastigheter i Malmö har studerats, två i Västra Hamnen, en i Rönnen och två i Sorgenfri. Enkätstudien är kvantitativ och målet har varit att samla in ungefär 100 svar under oktober och november. Insamling av svar har skett på vardagar mellan klockan 8:00 - 17:00 genom att dela ut enkäter till de boende.

Frågor som ställts till de boende handlar bland annat om vilken cykel de använder, hur ofta de cyklar, hur nöjda de är överlag med cykelparkeringen samt hur de ser på säkerhet, trygghet och tillgänglighet när det kommer till cykelparkering vid bostaden. De boende har också fått betygsätta olika faktorer, som exempelvis möjlighet att låsa fast ramen eller väderskydd samt svaret på frågor som handlar om hur de värderar avstånd.

Eftersom metoden gått ut på att dela ut enkäter på plats har fastigheternas utformning påverkat. På Rönnen och Stämpan har de boende passerat förbi samma plats för att nå sina bostäder och dessutom har enkätstudien kunnat genomföras inomhus (i entréerna).

På Nobelvägen 121 och 119 i Sorgenfri var enkätarbetet mycket svårt. Dels på grund av fastigheternas utformning, där varje fastighet har 5-6 olika ingångar och innergårdarna dessutom 2 olika ingångar. De boende och deras rörelsemönster blir därför väldigt utspritt vilket gör det svårt att dela ut enkäter. Dessutom var intresset att delta mycket lågt hos de boende. Anledningen till detta kan ha att göra med det kalla vädret, då enkätarbetet genomfördes utomhus. Ett försök gjordes även att genomföra enkätstudien via brevvutskick, men inte heller detta gav något resultat. På grund av detta och på grund av begränsade resurser, representeras inte Sorgenfri i enkätstudien utan endast i intervjustudien.

### 2.3 Intervjustudie

Förutom enkätstudie har kompletterande intervjustudie med de boende genomförts. Denna studie är kvalitativ och har gått ut på att ta reda på mer om de boendes åsikter. Intervjuerna har gjorts under oktober och november på vardagar mellan klockan 08:00-17:00. Målet har varit att samla in 5 svar per fastighet. De områden som ingått i studien är Västra Hamnen,

---

Rönnen och Sorgenfri. Syftet med frågorna har varit att få igång ett samtal kring vad de boende tycker om den aktuella cykelparkeringen. I stor grad har de boende svarat på de frågor som har ställts men i vissa fall har samtalet tagit en annan riktning vilket även det har ansetts intressant. Intervjuerna har genomförts muntligen utomhus eller i fastigheternas entréer.

Intervjuer har även gjorts med kommun, bostadsbolag och arkitekter, vilket har pågått under september, oktober och november. Frågor som ställts handlar bland annat om vad de tror att de boende vill ha. De har även fått svara på frågor som handlar om vilka utmaningar eller svårigheter det kan finnas med att tillgodose de boende med bra cykelparkering. Dessa intervjuer har genomförts skriftligen via mail.

---

## 3 Tekniska lösningar

### 3.1 Ordlista

Här nedan redovisas några olika begrepp som har använts i examensarbetet och som kan vara viktiga att känna till vid läsning av rapporten.

**Tabell 1, Ordlista med förklaring**

Standardcykel	En vanlig dam eller herrcykel. Även mountainbike ingår här.
Lastcykel	Med låda eller annan lastning. Kan vara 2-hjulig eller 3-hjulig.
Cykelparkering	En plats avsedd för cyklar när de inte används.
Cykelrum	Ett rum inne i en fastighet där cyklar parkeras.
Cykelförråd	Ett förråd på bostadsgård eller i källare.
Cykelbox	Ett litet förråd, rymmer vanligtvis en cykel.
Cykelställ	Ett ställ där cykeln parkeras, med eller utan stöd för hjul/ram.
Ramlåsbart cykelställ	Ett ställ där cykelns ram kan låsas fast.
C/c-avstånd	Avståndet mellan cyklar parkerade bredvid varandra i ett cykelställ.
P-norm	Antal parkeringsplatser per lägenhet vid nybyggnation.
GCM	Samlingsnamn för gång, cykel och mopedtrafik.

---

## 3.2 Olika typer av cyklar och cykelställ

Det finns en mängd olika cyklar och cykelställ som varierar i funktion och utseende. För att underlätta läsning i följande kapitel presenteras här några som kommer att nämnas i rapporten. Dessa är inte rangordnade eller utvalda med hänsyn till vilken som är bäst utan presenteras endast för att ge läsaren en bild av vad som menas med de olika typerna.

### Standardcykel



Figur 2, Damcykel Sjösala (Älvängens cykel, 2017)

### Cykel med cykelkärra



Figur 3, Cykelkärra Burley (Burley, 2017)

### Lastcykel med 2 hjul



Figur 4, Lådcykel Babboe (Ebiker, 2017)

---

Lastcykel med 3 hjul



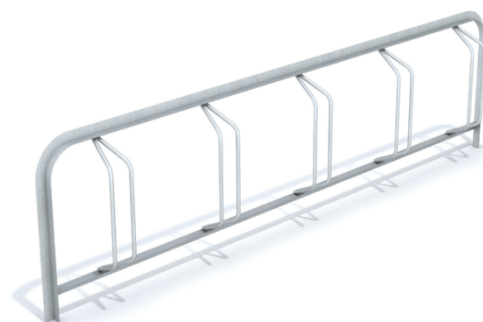
**Figur 5, Lådcykel Johnny Loco (Polar cykler, 2017)**

Hjulhållande cykelställ (horisontellt)



**Figur 6, Cykelställ (Biltema, 2017)**

Hjulhållande cykelställ (vertikalt)



**Figur 7, Cykelställ (Hags, 2017)**

---

Hjulhållande cykelställ i olika höjd



**Figur 8, Cykelställ (Uteprodukter, 2017)**

Ramlåsbart ställ utan stöd för hjulet



**Figur 9, Cykelställ (Jansson och Partner, 2017)**

Ramlåsbart ställ med stöd för hjulet



**Figur 10, Cykelställ (Falco, 2017)**

---

Vertikalt cykelställ (på väggen)



**Figur 11, Cykelställ (My Bike Park, 2017)**

Cykelställ i två våningar



**Figur 12, Cykelställ (Jansson och Partner, 2017)**

---

## 4 Litteraturstudie

### 4.1 Vilken kunskap finns?

När det gäller cykelparkering vid bostaden är kunskapen bristfällig. Det är svårt att hitta litteratur överhuvudtaget som tar upp cykelparkering vid bostaden. En studie gjord i Kina har dock tittat på cykelparkering vid bostaden och undersökt vad studenter från Peking Universitet vill ha när det gäller cykelparkering (Yuan, C. m.fl., 2017). De viktigaste faktorerna visade sig vara väderskyddande tak, bevakning (vakt eller kamera), cykelställ och cykelservice som exempelvis cykelpump eller liknande. Om cykelparkeringen förbättrades uppgav tre fjärdedelar av studenterna att de förmodligen skulle cykla mer än vad de gjorde vid tiden för studien (Yuan, C. m.fl., 2017).

Ingen liknande studie har hittats för Sverige. Det som finns är en mängd rekommendationer, främst riktade till utformning av cykelparkering på allmän plats, vilka kommer att beskrivas längre ner. Först och främst introduceras transportsystemet och varför cykling, och därmed även cykelparkering, är en så viktig del av detta system.

### 4.2 Transportsystemets effekter

Vårt transportsystem har många positiva effekter som att det ger människor möjlighet att se och besöka nya platser. Ett effektivt transportsystem ger också människor bättre utbildnings- och arbetsmöjligheter på grund av att det är möjligt att pendla längre sträckor än tidigare (Boverket m.fl., 2015).

När det pratas om transportsystemets negativa effekter är växthuseffekten ofta det första som kommer på tal. Transportsystemet bidrar till den förstärkta växthuseffekten genom utsläpp av växthusgaser (Naturskyddsföreningen, 2017). Detta kan ha förödande effekt på vår planet. Översvämningar, förlust av viktiga ekosystem, korallblekning och erosion är bara några av de effekter som man kan förvänta sig vid en förhöjd medeltemperatur (IPCC, 2007).

Förutom att påverka naturen negativt ger våra transporter upphov till trafikbuller, som kan ge allvarliga hälsoeffekter, ökad trötthet, nedsatt koncentrationsförmåga och sämre prestationsförmåga (Naturvårdsverket, 2017). Även slitage av vägar och de partiklar som resulteras kan ge upphov till allvarliga hälsoeffekter i form av hjärt- och kärlsjukdomar (Naturvårdsverket, 2017). Ett annat problem som uppkommer är barriärer. Stora vägar blir lätt barriärer för människor som promenerar eller cyklar (Naturvårdsverket, 2017).

Transportsystemet ger också upphov till olyckor som i många fall leder till allvarliga skador. Vägtrafikens olyckor räknas som ett av de största hälsoproblemen i världen enligt världshälsoorganisationen WHO (Hydén, 2008).



---

## 4.3 Det svenska transportsystemet

Handboken SCAFT utkom 1968 och riktade sig främst till nybyggnation. Eftersom SCAFT har format ungefär 60 procent av Sveriges urbana miljöer är det viktigt att förstå de principer som SCAFT utgick ifrån. Dessa principer har påverkat cykelns roll och cykelnätets utformning. Hagson (2004) har studerat SCAFT och dess efterföljare.

Enligt Hagson innehåller SCAFT fyra grundläggande principer för att undvika konflikter och störningar. Dessa är lokalisering, separering, differentiering och överskådlighet/enkelhet. Med lokalisering menas att trafikanterna ska använda avsedda trafiknät och konflikter mellan biltrafik och fotgängare ska elimineras genom exempelvis husentréer mot gångvägar och bilparkeringsplatser mellan gata och hus. Separering innebär att eliminera konflikter mellan trafik och fotgängare genom exempelvis planskilda korsningar. Differentiering innebär att dela upp trafikanterna med avseende på deras egenskaper samt att skilja på genomfartstrafik och lokaltrafik. Överskådlighet och enkelhet ska också underlätta beslutsprocessen och ge färre överraskningsmoment.

Hagson menar att dessa planeringsprinciper, istället för att göra transportsystemet säkrare för cyklister och fotgängare, har lett till ett transportsystem som är anpassat för bilen och dess höga hastigheter.

Idag har man gått ifrån SCAFT och använder istället planeringsprinciper som bättre tar hänsyn till människans välmående, jämlikhet och tillgänglighet. I Malmö, exempelvis, planerar man för lägre hastigheter, förändrade resvanor med hållbarare pendling och ett omdisponerat gatuutrymme vilket framgår av Malmös Trafik- och mobilitetsplan (Malmö stad, 2016b). I planen framgår också att en funktionsblandad stad eftersträvas, vilket skiljer sig från SCAFT där man strävade efter att separera funktioner. Förutom det som redan nämnts planerar man idag för ett hållbart samhälle, vilket beskrivs här nedan.

## 4.4 Att satsa på hållbarhet

Hållbarhet innebär att:

”Tillgodose dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov” - (World Commission On Environment And Development, 1987).

Här nedan beskrivs hållbarhet ur ett socialt, ekonomiskt och ekologiskt perspektiv.

### 4.4.1 Social hållbarhet

Social hållbarhet är enligt TRAST (Trafik för en attraktiv stad, Boverket m.fl., 2015) en utveckling som tar hänsyn till människors välbefinnande och behov. Olika funktioner och aktiviteter i staden ska välkomna alla människor, oavsett hudfärg, religion, ålder och socioekonomisk ställning. Social hållbarhet innebär alltså att människor känner sig delaktiga, men också att de känner sig trygga. Just trygghet kan vara komplicerat enligt TRAST, eftersom känslan av trygghet är individuell och skiljer sig mellan olika människor.

---

Stadens utformning bidrar till social hållbarhet och trygghet genom att se till att människor känner sig säkra när de vistas utomhus. En annan viktig aspekt som tas upp i TRAST är att människor från olika grupper, med olika bakgrund, ska ges en möjlighet att träffas i staden. Här kommer cykeln in, eftersom det är lättare för människor att stanna upp och mötas när de cyklar jämfört med när de kör bil (Gehl, 2010). Att cykla, och även att promenera, är därför enligt Gehl (2010) mer hållbart än att köra bil om man ser till den sociala aspekten. Gehl skriver också att en ökad trygghet skapas om fler människor cyklar eller promenerar, eftersom det då är fler människor i rörelse på stadens offentliga platser.

Cykeln är också socialt hållbar på grund av att den är så billig. Genom att vara ett billigt färdmedel kan fler människor utnyttja det. På så sätt kan sociala skillnader mellan olika socioekonomiska grupper jämnas ut (Pucher och Buehler, 2012).

#### 4.4.2 Ekonomisk hållbarhet

Ekonomisk hållbarhet innebär enligt TRAST att invånarna och samhället kan försörja sig själva på ett långsiktigt sätt. För att lyckas med detta krävs att man bygger upp resurser och hushåller med dem. Att hushålla med resurser gynnar också den ekologiska hållbarheten.

I TRAST framkommer det också att våra städer fungerar som tillväxtmotorer för samhällsutvecklingen. En förutsättning för att utbyte ska kunna ske mellan olika städer och regioner är välfungerande transporter. Detta gör enligt TRAST att invånarna får tillgång till ett större utbud av aktiviteter, bostäder, jobb, kultur och service vilket i sin tur ger bättre ekonomisk hållbarhet.

#### 4.4.3 Ekologisk hållbarhet

Ett ekologisk hållbart samhälle är enligt TRAST ett samhälle där miljön skyddas och naturens resurser används på ett ansvarsfullt sätt. TRAST tar också upp att glesa samhällen ger upphov till ett ökat bilberoende, vilket i sin tur ger upphov till utsläpp av gaser som påverkar vårt klimat. Eftersom transportsystemet ska tillgodose samhällets behov utan att äventyra kommande generationers förutsättningar (World Commission On Environment And Development, 1987) måste det vara enkelt att ta sig fram till fots eller med cykel. Samhället måste byggas på ett sätt så att dessa färdmedel blir självklara val, samtidigt som det måste finnas fler alternativ för att kunna göra längre resor. Enligt TRAST ska också en hållbar ekologisk utveckling främja biologisk mångfald och ett fungerande ekosystem. Tydligt är att biltrafiken och dagens transportsystem långt ifrån uppfyller detta utan istället ger upphov till förstärkt växthuseffekt och klimatpåverkan.

## 4.5 Cykeltrafiken – En del av lösningen

### 4.5.1 Nationella mål

För att uppnå ett mer hållbart samhälle är cykeln ett nödvändigt färdmedel. Nationellt ska landet arbeta för en ökad andel cyklister genom ett säkrare, tydligare och mer attraktivt cykelnätverk (Trafikverket, 2017). Att planera för cykeln som ett eget färdmedel och att börja i ett tidigt skede vid nybyggnation anses mycket viktigt. Hela resan ska fungera och särskilt fokus ska läggas på barn och ungdomar där andelen resor med cykel har minskat de senaste åren (Trafikverket, 2017). Trafikverket tar också upp att det är viktigt att titta på olika grupper och deras behov. Fem stora insatsområden för landet har tagits fram och dessa är:

- Lyft cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen.
- Öka fokus på olika grupper av cyklister.
- Främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur.
- Främja en säker cykeltrafik.
- Utveckla statistik och forskning.

### 4.5.2 Malmö stads mål

Malmöns vision är att gång-, cykel- och kollektivtrafik ska vara det självklara valet för de som bor, arbetar eller vistas i Malmö (Malmö stad, 2012b). Enligt 2013 års resvaneundersökning i Malmö är bilen fortfarande ett vanligare färdmedel än cykeln på ett avstånd mellan tre och fem kilometer. Det är också tydligt enligt undersökningen att ju längre bort från centrum man kommer desto vanligare är det att resorna görs med bil (Malmö stad, 2013).

Färdmedelsfördelningen för alla resor inom Malmö såg 2013 ut som figur 13 visar (Malmö stad, 2016b). 40 procent av resorna gjordes med bil och 22 procent gjordes med cykel. Resterande resor gjordes till fots och med kollektivtrafik. Målet för 2030 visas också i figur 13 nedan (Malmö stad, 2016b). Andelen resor med bil ska minska från 40 procent till 30 procent och resultera i en ökad mängd cykelresor, 30 procent, och kollektivtrafikresor, 25 procent. Andelen resor som görs till fots ska förbli densamma.



Figur 13, Färdmedelsfördelning 2013 och målet för 2030 (Malmö stad, 2016b)

---

För att åstadkomma målet om 30 procent cykelresor krävs bland annat välfungerande och attraktiva cykelparkeringar, som detta examensarbete kommer att gå närmare in på. Flera åtgärder görs eller planeras i Malmö, bland annat tydligare skyltning för parkeringar vid citytunneln samt nya betalparkeringar, fler parkeringar längs med gågatan, fler parkeringar med möjlighet till ramlåsning och fler parkeringar som är anpassade för lådcyklar och cykelkärror (Malmö stad, 2012a).

Vid en attitydundersökning i Malmö (Henriksson och Svensson, 2014) ställs frågor för att ta reda på vilken framtidsbild invånarna önskar. 20 procent av de svarande vill ha ett framtidsscenario där bilarna ges mer utrymme i innerstaden. Andelen som föredrar detta alternativ ökar med körkortsinnehav, antal bilar i hushållet och årlig körsträcka med bil. 32 procent av de svarande vill istället ha ett framtidsscenario där bilarna ges mindre utrymme i innerstaden vilket ger mer utrymme för fotgängare och cyklister. 48 procent av de svarande väljer ett framtidsscenario där bilarna (genomfartstrafik) dessutom hänvisas till gator utanför innerstaden (Henriksson och Svensson, 2014). Sammanlagt svarar alltså 80 procent att de vill ha ett framtidsscenario där fotgängare och cyklister prioriteras (Henriksson och Svensson, 2014). Om denna framtidsbild ska bli verklighet krävs välfungerande cykelparkeringar, både på allmän plats och vid bostaden.

## 4.6 Cykeln som ett färdmedel

Att använda cykeln som ett färdmedel är positivt både för den enskilda resenären och för samhället i stort. Detta beskrivs i Cykelprogram för Malmö stad 2012–2019 (Malmö stad, 2012a) och redovisas här nedan.

För den enskilda resenären finns fördelar som att det är ett billigt, pålitligt, snabbt och smidigt transportmedel. Rusningstrafikens köer eller kollektivtrafikens tidtabeller påverkar inte cyklisten, vilket gör att cyklisten enkelt kan veta hur lång tid resan kommer att ta. Samtidigt har cyklisten ofta bättre förutsättningar att komma nära målpunkten vid parkering, jämfört med andra färdmedel.

För samhället finns fördelar som exempelvis förbättrad folkhälsa och bättre miljö. Enligt Malmö stad är dessa vinster högre än kostnaderna för investeringen. Malmö stad påstår också att måttlig fysisk aktivitet 30 minuter om dagen förebygger både hjärt- och kärlsjukdomar, fetma och även åldersdiabetes. En ökad mängd cyklister skulle därför minska samhällets kostnad när det kommer till dessa sjukdomar.

Ytterligare fördelar som Malmö stad tar upp är att cykeln endast tar upp en liten del av markanspråket i staden (endast en tiondel av den yta som en bil tar upp) samt att cykeln endast har en liten miljöpåverkan. Detta beror på att cyklar inte släpper ut några emissioner, endast en liten mängd däckpartiklar, samt att de inte ger upphov till något störande buller. Tillverkningsprocessen är också mycket enkel jämfört med tillverkningsprocessen för bilar.

---

## 4.7 Cykelparkering

### 4.7.1 Stöldrisk, vandalism och väder

I en artikel av Aldred och Jungnickel (2013) ligger fokus på att analysera vad som händer med cykeln då den inte används. På många platser kan parkerade cyklar upplevas som felplacerade. Dessutom är de ofta utsatta för stöld, vandalism, sabotage och vatten (Aldred och Jungnickel, 2013). Studier visar att cyklar är minst 3 gånger mer benägna att bli stulna jämfört med bilar. På grund av sin design är det också lättare att stjäla delar från cykeln, som ofta inte är försäkrade, som exempelvis hjulen. Straffet för att stjäla en cykel är dessutom mycket lägre jämfört med straffet för att stjäla en bil (Larsen, 2015).

Cyklister reagerar på olika sätt för att undvika problemet med stöldrisken (Aldred och Jungnickel, 2013). Antingen kan de välja att använda en gammal cykel som är mindre värd eller så kan de välja att låsa fast cykeln med ett riktigt bra lås. Vissa cyklister går till och med så långt att de vandaliserar sin egen cykel, eller låter bli att underhålla den, för att göra den mindre stöldbegärlig. Ett annat alternativ är att parkera cykeln på en annan plats som är säkrare. Trots att det finns många alternativ lever många cyklister i konstant oro över att få sin cykel stulen, enligt Aldred och Jungnickel (2013).

Denna oro är inte lika stark när det kommer till andra färdmedel som exempelvis bilen. Bilen är också i många fall kopplad till positiva känslor. Känslan av att accelerera, känslan av ratten, känslan av att växla, känslan av att sitta i bilen (Aldred och Jungnickel, 2013).

Vid en undersökning av hur cykeln uppfattas i parkerat tillstånd, blev resultatet enligt Aldred och Jungnickel helt annorlunda. Cykeln uppfattades bland annat som smutsig och farlig.

Cykeln ses alltså både som hotad (av tjuvar) och som ett hot mot andra (smutsig och farlig). Cyklister förväntas även hålla koll på vilket lås de bör använda och vilka parkeringsplatser som är säkra. Med detta i åtanke är det inte så konstigt att många människor upplever ett motstånd när det kommer till cykling överlag (Aldred och Jungnickel, 2013).

### 4.7.2 Varför behövs cykelparkering?

Cyklar är gjorda för att vara i rörelse och erbjuda smidiga resor som går snabbt. Cykelstråk och den infrastruktur som har att göra med cyklisternas säkerhet har därför diskuterats mycket den senaste tiden (Larsen, 2015). Även cyklisternas attityd till cykling och förbättring av cyklarna har legat i fokus. Cykelparkering som en viktig faktor har först börjat uppmärksammas på senare år (Van der Spek, 2015).

Dåligt utformade cykelparkeringar kan som nämnt tidigare bidra till att människor väljer en gammal cykel som är mindre stöldbegärlig. Detta resulterar i att säkerheten för den enskilda cyklisten och andra trafikanter minskar (Malmö stad, 2001a). Bra och säkra cykelparkeringar är alltså av stor vikt för att motverka detta. Cykelparkeringar måste också vara attraktiva, vilket de inte alltid är. I den kända cykelstaden Köpenhamn slås det fast att invånarna är nöjda med sina cykelvägar men mindre nöjda med parkeringsplatserna. Endast 29 % är nöjda med de parkeringsplatser som finns att tillgå (Larsen, 2015).

Utbudet av cykelparkeringar har inte hängt med i den takt som cykeltrafiken har ökat. I Lund har det till exempel gjorts en studie (2008) som visar att parkeringsplatsernas beläggningsgrad på olika offentliga platser i staden är över 100 procent, vilket innebär att

---

det finns fler parkerade cyklar än vad det finns lediga platser (SKL, 2010). Detta i sin tur ger upphov till att cyklar parkeras olovligt på platser där de blir hinder för andra människor som cyklar och går, samt även för fordon och räddningstjänst (Van der Spek, 2015).

#### 4.7.3 Lokalisering

När det kommer till lokalisering av cykelparkering är det viktigt att de placeras så att de är lätta att komma åt.

*”It has to be right outside the window, ready to jump on”*

Så uttalar sig en dansk cyklist angående cykelparkering (Poor bicycle parking is the cyclists’ bottleneck, Wulff, 2015).

En studie gjord i Köpenhamn visar att om parkeringarna inte uppfyller cyklisternas behov blir resultatet att de inte använder dem. Ett exempel är de danska pendelcyklisterna som ska hinna med sina tåg på morgonen. Istället för att parkera sina cyklar i de avsedda garagen parkerar de precis vid ingången för att hinna med tågen (Wulff, 2015).

#### 4.7.4 Olika grupper av cyklister

Med en ökad mängd cyklister kommer också en ökad mängd variation, både vad gäller cyklister och vilka cyklar de använder. I en rapport av Trafikverket (2014) framgår att cyklister inte är en enhetlig grupp utan en grupp med olika behov och förutsättningar. Dels beror variationen på ålder, hälsotillstånd och funktionsförmåga hos cyklisterna men också på vilka mål de har med sin resa och vilken typ av cykel de väljer att använda. För cykelparkering är utrymmesbehovet en intressant aspekt. Det framgår av rapporten att lastcyklisterna har ett större behov av utrymme både på längden och bredden. Lastcyklar väger också mer än de övriga cyklarna (Trafikverket, 2014).

Vilken typ av cyklist man är påverkar sannolikt också vilken typ av cykelparkering man föredrar. Lindelöw (2009) pekar ut några olika grupper av cyklister att ta hänsyn till:

- Fysiskt aktiva: Har ett mindre motstånd när det kommer till att använda cykeln som ett färdmedel om man jämför med fysiskt inaktiva personer.
- Vinter- och sommarcyklist: Vissa cyklar året om medan andra väljer att endast cykla på sommaren.
- Vanecyklist: En vanecyklist tänker inte över sitt färdmedelsval lika mycket som en ovan cyklist.
- Transportcyklist: Cyklar året om och vid nästan alla ärenden.
- Nyttocyklist: Är väderkänslig och växlar mellan olika färdmedel.
- Rekreationscyklister: Använder cykeln för nöjes skull. Huvudfärdmedel kan vara exempelvis bil eller kollektivtrafik.

När det gäller åldersgrupper tar rapporten (Trafikverket, 2014) upp att andelen människor som cyklar minskar med en ökad ålder. Samtidigt visar en undersökning i Japan att äldre människor som har svårt att gå längre sträckor gynnas av att cykla (Sakurai m.fl., 2016). Enligt undersökningen kan cykling förhindra att de får en nedsatt social funktion och hjälpa dem att få ett bättre och mer aktivt vardagsliv (Sakurai m.fl., 2016). Vad

---

undersökningen också visar är att äldre cyklister lättare råkar ut för olyckor. Det är därför extra viktigt att utforma ett cykelsystem som tar hänsyn till denna grupp (Sakurai m.fl., 2016).

Barn är en annan grupp som ofta använder cykeln som ett färdmedel för att ta sig till skola och fritidsaktiviteter (Trafikverket, 2014). Barnens utvecklingsgrad påverkar enligt Trafikverket (2014) deras möjlighet att cykla på ett säkert sätt.

Sammanfattningsvis kan det sägas att cyklisternas egenskaper, vilket fordon de använder samt vilket syfte de har med resan påverkar hur villiga de är att cykla, men också hur stor möjlighet de har att cykla. Cyklister kan också tillhöra mer än en grupp beroende på typ av resa och andra faktorer (Trafikverket, 2014).

## 4.8 Parkeringspolicy och parkeringsnorm

Här nedan beskrivs hur Malmö stads parkeringspolicy ser ut både vad gäller bil och cykel. Eftersom bilparkering ofta tar plats i anspråk som hade kunnat användas för cykelparkering är det viktigt att förstå hur parkeringspolicyn och parkeringsnormen ser ut även för bil.

### 4.8.1 För bil

Det finns flera faktorer som påverkar bilparkeringsbehovet vid flerbostadshus. Dessa är bostadens läge, tillgång till service, tillgång till kollektivtrafik, lägenhetens storlek, målgrupp, förväntat bilinnehav samt boendetäthet (Malmö stad, 2016). Eftersom det finns många faktorer som påverkar har Malmö bestämt att deras p-norm (parkeringsnorm) ska ha en viss flexibilitet och anpassas efter projektets förutsättningar. När denna parkeringsnorm antogs 2010 var den nyskapande just på grund av möjligheten till flexibel p-norm. På grund av detta, och på grund av att Malmö arbetat med att använda parkeringsnormen för att styra mot ett mindre bilberoende samhälle, har Malmö belönats med priset Sustainability Urban Mobility Planning Award (Malmö stad, 2017). Den flexibla p-normen innebär att p-normen för bil kan sänkas från det normala 0,7-1,0 bilplatser per lägenhet till 0,5 bilplatser per lägenhet (Malmö stad, 2016). Malmö stads målsättning är att minska behovet av bil genom att tillgodose de boende med så pass bra förutsättningar att de väljer cykel, kollektivtrafik och bilpool istället. Detta ska uppnås genom ett paket av MM-åtgärder (mobility management, se 3.9.1) som kompletterar varandra och tillsammans blir mer attraktiva än bilen (Malmö stad, 2016).

### 4.8.2 För cykel

När det kommer till cykelparkeringar säger Malmöns parkeringspolicy att dessa ska placeras närmast både mål- och startpunkt. Cykelparkering för bostäder ska placeras på kvartersmark. Detta framkommer i *Parkeringspolicy och parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö* (Malmö stad, 2010).

P-norm för cykel i flerbostadshus ska vara 2,5 cykelplatser per lägenhet varav minst 1 ska vara lättillgänglig. För studentbostäder gäller en lägre p-norm, då Malmö anser att studentbostäder är små och antal boende i dessa är färre. P-normen för studentbostäder i Malmö är 2.

GCM-handboken har tagit fram exempel som visar parkeringsnorm för cykel i några svenska städer samt exempel från Norge (SKL, 2010). Exempel från Danmark har hämtats

---

från den danska manualen (Cycling Embassy of Denmark, 2010). Malmös p-norm för cykel är oftast högre jämfört med p-normen för de andra platserna, förutom när det gäller studentbostäder där Malmö och Stockholm har samma parkeringsnorm, se tabell 2 nedan.

**Tabell 2, Parkeringsnorm för några olika städer/länder**

	Malmö	Linköping	Stockholm	Norge	Danmark
P-norm bostad	2,5	1,1+1/boende	1,5	1-3	1-2,5
P-norm studentbostad	2		2		

## 4.9 Utformning av cykelparkering

Här sammanfattas vad olika handböcker och dokument säger angående cykelparkeringar och deras utformning. Mycket information gäller cykelparkering på allmän plats. Trots detta anses informationen relevant eftersom det inte finns någon känd handbok som är speciellt riktad till utformning av cykelparkeringar i bostadsområden.

### 4.9.1 Svenska handböcker och dokument

#### *Trafik för en attraktiv stad – TRAST*

Syftet med TRAST är enligt författarna (Boverket m.fl., 2010) att skapa en brygga mellan olika sektorer inom samhällsplaneringen. Boken ska fungera som ett vägledande dokument för både samhällsplanerare, beslutsfattare och andra i arbetet. TRAST ska bidra till stadens utveckling i en riktning där god och hållbar livsmiljö eftersträvas. Ett transportsystem där trafikslagen kompletterar varandra och samverkar med varandra eftersträvas.

Det enda som TRAST nämner om cykelparkeringar är att de är en viktig del av ett hela resan-perspektiv.

#### *Vägar och gators utformning – VGU*

Handboken VGU som är framtagen av Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) samt Trafikverket (2015) är en samling styrande dokument rörande vägar och gators utformning. VGU ska följas av Trafikverket. Kommuner kan använda handboken som vägledning.

VGU tar upp några fördelar med cykeln som exempelvis att den är yteffektiv och kräver liten yta. När det gäller cykelparkeringar skriver VGU att dessa är en viktig del av gaturummets tillgänglighet. Cykelparkering i nära anslutning till målpunkten attraherar fler cyklister enligt VGU. Önskar man att anlägga cykelparkering längre bort från målpunkten måste man höja kvaliteten för att kunna attrahera cyklister. Låsmöjlighet och väderskydd är två faktorer som VGU tar upp som attraktiva för cyklisterna. Detta är allt som VGU tar upp angående cykelparkeringar.

#### *GCM-handboken*

Syftet med boken är att skapa ett samlat dokument som fokuserar på gång-, cykel- och mopedtrafik och utgör ett stöd vid planering av infrastruktur som rör dessa färdmedel. Boken är framtagen av Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) samt Trafikverket (2010) och baseras på befintlig lagstiftning samt råd och riktlinjer inom området. GCM-



---

handboken ska komplettera de övergripande handböckerna TRAST och VGU och inspirera till en infrastruktur som är attraktivt både för fotgängare och cyklister.

Cykelparkeringar bör enligt GCM-handboken vara säkra, detta för att öka cykelns attraktivitet som ett färdmedel. I handboken framkommer det att stöldrisken är en stor anledning till att många resenärer lämnar cykeln hemma.

Lokalisering av cykelparkeringar är något annat som GCM-handboken, precis som VGU, lyfter fram som en viktig aspekt. Det framkommer i GCM-handboken att cyklister ställer höga krav på att kunna parkera nära målpunkten och i nära anslutning till cykelnätet. Avståndet till målpunkten bör inte överstiga 25 meter enligt GCM-handboken. Det framkommer också att en felplacering på bara några meter kan göra att cykelparkeringarna inte används.

Det enda som handboken tar upp vad gäller cykelparkeringar vid bostaden är att cykelparkeringar bör vara placerade där människor rör sig för att minska stöldrisken samt att de bör vara försedda med tak, helst i form av ett låst rum. Annars gäller den mesta informationen utformning på allmän plats.

Rekommendationer på allmän plats är att parkering inomhus ska ha hög säkerhet, vara lättillgänglig, ha bra belysning och kännas trygg, enkel att använda samt ha funktionella cykelställ som är estetiskt tilltalande. För att rymma så många cyklar som möjligt rekommenderar GCM-handboken att cykelställ i två våningar används.

Rekommendationerna skiljer sig också åt beroende på hur länge det är tänkt att cyklarna ska stå parkerade på respektive parkering. Vid parkering under 30 min rekommenderar GCM-handboken att cykeln ska parkeras nära ingången, det är inget tvång att det ska finnas ställ men ett mindre antal ställ där ramlåsning är möjlig rekommenderas. Vid parkering upp till 4 timmar bör cyklarna kunna låsas fast och en större del av platserna bör erbjuda möjlighet till ramlåsning. Tak bör diskuteras för att ge en ökad attraktivitet. För dagsparkeringar vid arbetsplatser, skolor, terminaler och bytespunkter rekommenderar GCM-handboken att det ska finnas möjlighet att låsa fast ramen och det ska finnas tak. Det kan även vara lämpligt med någon form av övervakning. GCM-handboken tar också upp att det kan vara en bra idé att dela upp cykelplatserna i flera mindre enheter, för att inte ge ett alldeles för dominant intryck.

Mått som GCM-handboken använder är hämtade från VGU, där man räknar med ett c/c-avstånd på minst 0,5 meter. Detta kan enligt handboken vara ett bra mått att använda då belägningsgraden är hög för att undvika att människor klämmer in en extra cykel mellan korrekt parkerade cyklar. Om belägningsgraden på parkeringsplatsen är lägre än 0,9 bör man istället eftersträva 0,7 meter i c/c-avstånd för hjulhållande ställ och 0,9 meter för ramlåsbara ställ.

#### *Dokument från Malmö stad*

Enligt Malmöns parkeringsnorm ska en av de 2,5 parkeringsplatserna vid bostaden vara lättillgänglig. Det innebär att cykeln ska vara lättåtkomlig men också lätt att hitta (Malmö stad, u.å.). Detta kan vara svårt att åstadkomma i ett cykelgarage. Lättillgängliga cykelparkeringar ska inte heller ha ramper med mer än 2 % lutning och det ska gärna finnas automatisk dörröppnare vid behov samt lämplig placering av cykelställ (Malmö stad, 2016). I Malmöns dokument Parkeringspolicy och parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö (Malmö stad, 2010) tas det upp att fler och fler använder cykeln som enda färdmedel eller som komplement till bilen vilket innebär att lastcyklar och cykelkärror blir allt vanligare. Detta måste man ta hänsyn till vid utformning av cykelparkering, vilket först på senare tid har börjat uppmärksammas. I detta dokument tas det upp att

---

cykelparkeringarna bör vara trygga och utformande så att de är inbjudande. Gamla övergivna cyklar ska enligt Malmö stad plockas bort (Malmö stad, 2010).

#### Mobility Management

Malmö flexibla parkeringsnorm innebär som nämnt tidigare att byggherrar kan påverka bilplatsbehovet genom olika MM-åtgärder. Enligt *Parkeringsstrategi Hyllie* (Malmö stad, u.å.) kan dessa åtgärder exempelvis vara:

- Cykelpool (även lådcyklar/cykelkärror)
- Exponerad cykelparkering i byggnadens markplan
- Väderskyddad cykelparkering.

Det finns en mängd andra åtgärder som man kan sätta in, det viktigaste är som sagt att de kompletterar varandra och utgör ett attraktivt alternativ till bilen.

Det är tydligt att Malmö jobbar mycket med mobilitetsåtgärder. I *Översyn av Malmö stads parkeringspolicy* (Malmö stad, 2017) går man till och med så långt att man säger att "Parkeringspolicy" och "Parkeringsnorm" bör bytas ut och kallas "Mobilitetspolicy" och "Mobilitetsnorm". Detta för att visa att det är mobilitet, möjligheten att transportera sig, som är utgångspunkten och att bilen endast är ett av många färdmedel man kan använda sig av. Malmö stad vill också att p-normen ska bli mer flexibel och inte bara omfatta flerbostadshus utan även verksamheter (Malmö stad, 2017).

Malmö har tagit fram en egen handbok som gäller utformning av cykelparkeringar i gatumiljö (Malmö stad, 2001a). Enligt denna handbok har undersökningar i olika länder visat att den viktigaste faktorn för cyklister när det kommer till val av parkering är avståndet till målet (Malmö stad, 2001a). Detta nämndes också i GCM-handboken och tas upp av samtliga handböcker och dokument nedan. Måttet som Malmö stad använder är samma mått som finns i GCM-handboken, det vill säga 25 meter. Om avståndet blir längre än så är risken stor att parkeringarna inte används (Malmö stad, 2001a). En annan viktig faktor som cyklister värderar är typ av cykelställ. Här är det viktigt att ställen är ramlåsbara och att säkerheten är hög. Många cyklister kan enligt handboken tänka sig att betala en avgift för att få en ökad säkerhet, exempelvis i form av övervakning eller annan bevakning. Även väderskydd är något som många cyklister värderar högt enligt handboken (Malmö stad, 2001a).

För målpunkter där långtidsparkering är aktuell föreslås ramlåsbara cykelställ och för bostäder och arbetsplatser föreslås låsbara boxar. I handboken *Cykelparkeringshandbok för Malmö – Förslag till standard i gatumiljö samt utformningsexempel* rekommenderas 0,7-0,8 meter mellan varje parkerad cykel, eller i bästa fall 1,2 meter (Malmö stad, 2001a). I handboken tas det också upp att handikappcyklar har en större bredd än vanliga cyklar, cirka 0,85 meter. Om handikappcyklar är något som man faktiskt tar hänsyn till vid utformning av cykelparkeringar framkommer inte i handboken.

Malmö handbok (Cykelparkeringshandbok för Malmö – Förslag till standard i gatumiljö samt utformningsexempel) tar upp några bra och mindre bra exempel på ramlåsbara cykelställ. Om det endast finns möjlighet att låsa fast ramen och det inte finns något annat stöd för cykeln finns det risk att cyklar som inte låsts fast ordentligt trillar omkull och ger ett rörligt intryck (Malmö stad, 2001a). Ramlåsbara cykelställ som också har ett litet stöd, antingen stöd för ramen eller hjulet, är ett bättre alternativ för att motverka att cyklar faller omkull. Handboken tar också upp några alternativ där man dels kan låsa fast ramen och även låsa fast cykeln i en kedja som sitter fast på stället. Det finns också cykelställ där

---

cykelns framgaffel kan låsas fast. Nackdelen med dessa ställ är att cyklar med cykelkorg inte passar (Malmö stad, 2001a).

Malmö har också tagit fram ett dokument som ger förslag till utformning och dimensionering av cykelparkering inomhus (Malmö stad, 2001b). Detta gäller främst vid större anläggningar som vid tågstationer och liknande. Ett av dessa exempel som kan användas för lite mindre skala, som i bostadsområden, är cykelställ i två våningar (se sidan 15 för bild). För parkeringen i den övre våningen fälls en skena ut där cykeln placeras. Därefter lyfts cykeln manuellt upp via hävstång till det övre planet (Malmö stad, 2001b). Handboken ger också förslag på delvis automatisk vertikal cykelförvaring på väggen. Cykeln förs fram mot stödet och trycks sedan upp mot väggen (se sidan 15 för bild). Fördelen med denna utformning är att den tar minimalt med yta i anspråk, nackdelen är att den kräver en del fysisk styrka och skicklighet (Malmö stad, 2001b). Handboken tar också upp individuella låsbara boxar som ett alternativ. Här menas boxar där endast en cykel får plats.

Av de olika lösningar som tas upp är det enligt handboken cykelställ i två våningar som rymmer flest cyklar (Malmö stad, 2001b). Ett problem med dessa är dock att vissa cyklar med breda däck inte passar i skenorna och att c/c-avståndet ofta är för litet. I handboken rekommenderas ett c/c-avstånd på 0,5 meter för traditionella cykelställ i ett plan (Malmö stad, 2001b). Om man har cykelställ i olika höjd (se sidan 9 för bild), kan detta avstånd minskas till 0,35 meter. Vinklade cykelställ rekommenderas i trånga utrymmen då de tar upp mindre plats, c/c-avstånd rekommenderas till 0,5 meter (Malmö stad, 2001b).

#### 4.9.2 Utländska handböcker och dokument

##### *Bicycle parking manual*

Den danska manualen *Bicycle parking manual* (Cycling Embassy of Denmark, 2010) delar in utformning av cykelparkering i olika steg, se nedan.

Utformning av cykelparkering enligt *Bicycle parking manual*:

- Skapa medvetenhet om vikten av bra cykelparkeringar
- Välj rätt plats
- Beskriv en lösning som fungerar
- Se till att det finns tillräckligt med plats
- Identifiera rätt ställ
- Gör parkeringarna säkra
- Se till att cykelplatserna kommer att underhållas
- Skäm bort cyklisterna.

Allmänna råd när det gäller lokalisering av cykelplatser är enligt manualen (Cycling Embassy of Denmark, 2010) att de ska placeras så nära destinationen som möjligt, vilket stämmer överens med vad tidigare dokument och handböcker uppgett. Danmarks manual tar även upp att parkering bör lokaliseras så att resenären kan fortsätta sin resa framåt efter att cykeln blivit parkerad. Det ska inte finnas några omvägar eller ett tvång att cykla förbi destinationen och sedan gå tillbaka för att nå målet (Cycling Embassy of Denmark, 2010). Manualen tar också upp vikten av att utforma cykelparkeringar som syns. Om de inte syns

---

kommer de inte att användas. Därför är cykelparkering i källargarage svår att utforma och kräver extra mycket tanke. Det måste finnas tydliga skyltar eller entréer som visar cyklisten rätt (Cycling Embassy of Denmark, 2010).

Tillgängligheten på cykelparkeringen måste vara hög, det ska inte finnas en väg eller fysiska hinder. Helst ska parkeringen ligga i marknivå, ramper får inte överskrida 5 procent lutning enligt den danska manualen, vilket är något mer än Malmö stads rekommendation på 2 procent (Mobility Management för byggherrar, Malmö stad, 2016).

I den danska manualen rekommenderas minsta c/c-avstånd till 0,6 meter istället för det svenska måttet på 0,5 meter. Enligt den danska manualen är 0,5 meter alldeles för lite och risken finns att bara vartannat ställ används. Vinklad parkering är istället en bra idé enligt manualen för att få plats med fler cyklar (Cycling Embassy of Denmark, 2010). Precis som GCM-handboken rekommenderar den danska manualen att ställ i två våningar används för större anläggningar. Danmarks synsätt är att hellre ha 10 ställ för mycket än 10 ställ för lite (Cycling Embassy of Denmark, 2010).

Den allmänna rekommendationen är att ställ där framhjulet hålls på plats används. Stället ska vara ett traditionellt vertikalt cykelställ. Flera fördelar tas upp som exempelvis att de är billiga, flexibla och enkla att hålla rena. Rätt utformade kan de enligt manualen uppfylla de flesta cyklisters behov. De traditionella horisontella cykelställena rekommenderas inte då det är lätt att cyklarna ramlar över varandra och skapar kaos (Cycling Embassy of Denmark, 2010).

Att göra parkeringarna säkra är något som manualen tar upp som mycket viktigt. Cykeln ska kunna låsas fast eller ställas i ett låst rum. Ramlåsning tas inte upp här, konstigt nog. Något som dock tas upp är trygghet. Danmarks manual anser att man ska kunna känna sig trygg med att vistas på parkeringsplatsen dygnet runt utan att vara rädd för sin egen säkerhet. Här tas övervakning upp som en möjlig lösning, både vad gäller stöldrisk och otrygghet. Övervakning kan enligt manualen vara indirekt i form av att parkeringsplatsen ligger i nära anslutning till platser där människor rör sig, eller direkt i form av bemannad cykelparkering eller videoövervakning. Danmarks manual tar upp underjordiska cykelparkeringar som problematiska när det gäller säkerhet och trygghet.

Enligt manualen ska drift och underhåll vara så bra att cykelparkeringarna aldrig hamnar i ett dåligt skick. Detta kan göras genom att ta bort cyklar som står felparkerade, genom att hålla parkeringsplatserna rena och fina samt genom att erbjuda platser där man kan göra sig av med gamla söndriga cyklar.

Att skämma bort cyklisten handlar om att erbjuda bra design och god funktionalitet. Bra design kommer att påverka hur cyklisterna beter sig. Det finns dock en risk med specialdesignade cykelställ och det är att de blir komplicerade och svåra för användaren att förstå. Standardutförande är enligt manualen oftast billigare och positivt på det sättet att cyklisterna känner igen det och vet hur det ska användas. Att matcha cykelställena med andra material och färger som finns i området kan enligt manualen vara en bra idé och ger ett snyggare intryck.

#### *Design manual for bicycle traffic*

Den nederländska handboken *Design manual for bicycle traffic* är framtagen av CROW (2006). CROW är en ideell organisation som fokuserar på att sprida kunskap till alla målgrupper.

---

Handbokens kapitel om cykelparkering inleds med att förklara varför det är viktigt med en parkeringspolicy när det kommer till cykeltrafik. Enligt handboken är cykeln en viktig del av ett hållbart transportsystem, vilket också övrig litteratur är överens om. En bra parkeringspolicy krävs för att få fler att cykla och inte lämna cykeln hemma av exempelvis rädsla att få den stulen.

En bra parkeringspolicy har följande process enligt den nederländska handboken:

- Sätt cykelparkering på agendan
- Hitta politiskt stöd
- Sätt upp politiska mål
- Analysera och hitta lösningar
- Gör om lösningarna till parkeringspolicy.

Den nederländska handboken har en särskild del som handlar om cykelparkering i äldre bebyggelse (bostadsparkering). För att kunna hitta parkeringslösningar som fungerar i dessa områden krävs enligt handboken att man analyserar och tar reda på om det finns förråd inomhus, om det sker mycket stölder i området, hur många cyklar som parkeras på offentlig plats istället för på fastigheten samt hur många cyklar som parkeras i trappuppgångar, hallar och inne i lägenheter. Beroende på vad analysen visar finns olika rekommendationer på åtgärder. Om det finns dålig möjlighet till förvaring av cykeln inomhus och det sker mycket stölder i området bör man enligt handboken utforma låsta förråd. Även om det inte sker mycket stölder bör man utreda möjligheten att bygga förråd. Om det redan finns cykelförråd i området men trots detta sker mycket stölder bör man kolla över förråden och se om man kan förbättra säkerheten på något sätt.

Ett problem som finns i befintlig bebyggelse enligt handboken är att det kan vara svårt att utforma bra cykelparkeringar i efterhand. Detta beror på olika anledningar, bland annat brist på pengar eller att man helt enkelt inte får lov att bygga till eller bygga om på fastighetens område.

När det kommer till förråd fanns det i Nederländerna en lag som sa att varje bostad skulle ha tillgång till ett låsbart förråd på 6,5 % av bostadens yta. Detta innebär att en bostad på 100 m<sup>2</sup> skulle ha exempelvis ett förråd på 2,5x2,6 m (=6,5m<sup>2</sup>) vilket ger möjlighet för de boende att förvara åtminstone en cykel i låst förråd. Efter 2003 försvann denna lag och idag är det upp till varje byggherre att välja hur förvaringsmöjligheterna ska se ut för de boende.

När det kommer till cykelställ presenterar handboken ett antal olika klassifikationer. Dessa är cykelställ där framhjulet hålls fast, cykelställ där cykeln hängs upp i styret eller hjulet, samt cykelställ där cykelns ram lutas emot. Den första typen, där framhjulet hålls fast, är den vanligaste typen i Nederländerna. Enligt handboken tycker cyklisterna inte om detta ställ, på grund av att de tenderar att vara ganska ostabila. Dessutom finns det risk att cykelns hjul skadas av att bli fasttryckt. Handboken tar upp två olika system där cykeln skyddas mot stöld. Det första är att cyklisten själv låser fast cykelns ram med hjälp av en kedja eller cykellås och det andra är cykelställ där det finns inbyggda kedjor eller låssystem. Generellt kan man enligt handboken säga att ju bättre låsmöjligheter cykelstället erbjuder, desto mer plats kräver det.

---

Lite mått som handboken tar upp (c/c-avstånd) är 0,375 meter för cykelställ med olika höjd och 0,65 meter för cykelställ i samma höjd.

Individuella cykelboxar som förvaring tas upp som en lösning där man behöver hög säkerhet men inte har behov av att anlägga en stor parkering. Gemensamma förråd är annars bättre vid ett större behov eftersom de tar upp betydligt mindre yta för samma mängd cyklar om man jämför med individuella cykelboxar. Precis som övrig litteratur rekommenderar handboken att förråd i markplan används. Om man ska utforma förråd i källare krävs mycket mer teknik och omtanke för att ge samma trygghet och tillgänglighet som ett förråd i markplan.

#### *Essentials of bike parking – Selecting and installing bicycle parking that works*

Handboken är framtagen av The Association of Pedestrian and Bicycle Professionals (2015). Handboken delar upp cykelparkering i 6 olika steg. Se nedan.

Uppdelning enligt The Association of Pedestrian and Bicycle Professionals (2015):

- Korttidsparkering
- Långtidsparkering
- Installation
- Val av cykelställ
- Lokalisering

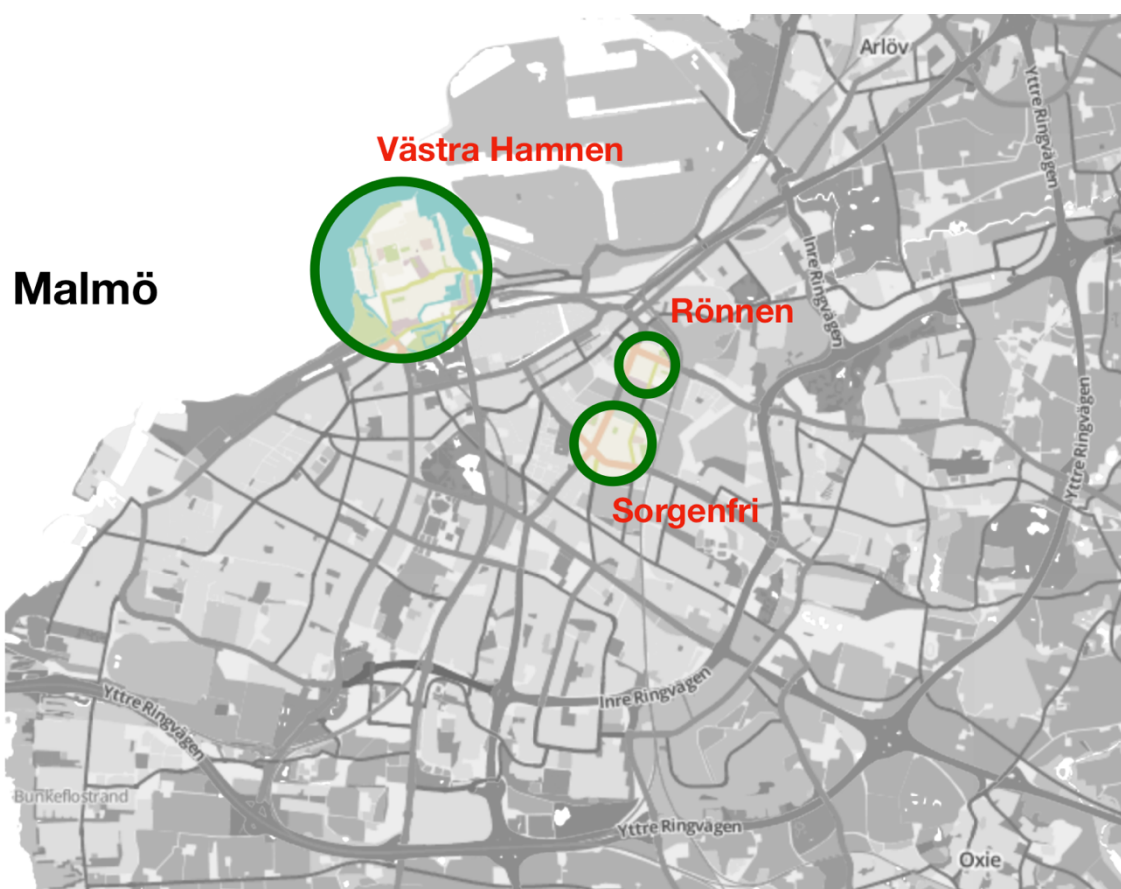
Handboken tar upp liknande information som tidigare handböcker men innehåller även exempel på olika typer av cykelställ och deras för- och nackdelar, vilket sammanfattas här nedan.

Ramlåsbara cykelställ rekommenderas för all slags användning och finns i många varianter. Det finns också en annan variant av ramlåsbart ställ som ser ut som en pelare med en ring högst upp. Enligt handboken förhindrar detta typ av ställ önskad vertikal parkering. Ramlåsbara ställ som har inbyggda stöd för hjulet eller ramen rekommenderas också för all typ av användning men främst för långtidsparkering. Detta ställ är enligt handboken något mindre yteffektiv än vissa andra ramlåsbara ställ. För cykelparkeringar där det måste finnas plats för många cyklar på begränsad yta rekommenderas vertikala cykelställ på väggen eller cykelställ i två våningar.

När det kommer till ställ att undvika tar handboken upp alla ställ som är svåra för användaren att förstå, inte ger cykeln tillräckligt bra stöd eller inte ger möjlighet till ramlåsning. Även ställ som endast fungerar till en viss typ av cyklar bör undvikas (The Association of Pedestrian and Bicycle Professionals, 2015).

## 5 Områdesbeskrivning

De aktuella områdena är Västra Hamnen, Rönnen och Sorgenfri. Vad alla tre områden har gemensamt är att Malmö vill utveckla dem och länka samman dem på ett bättre sätt med resten av staden. Detta ska göras genom hållbar stadsutveckling och bättre transportmöjligheter. Här kommer cykelparkering in som en viktig faktor eftersom Malmö vill att cykeln som färdmedel ska vara ett självklart val i dessa områden. Här nedan följer en kortfattad beskrivning av varje område och de studerade fastigheterna.



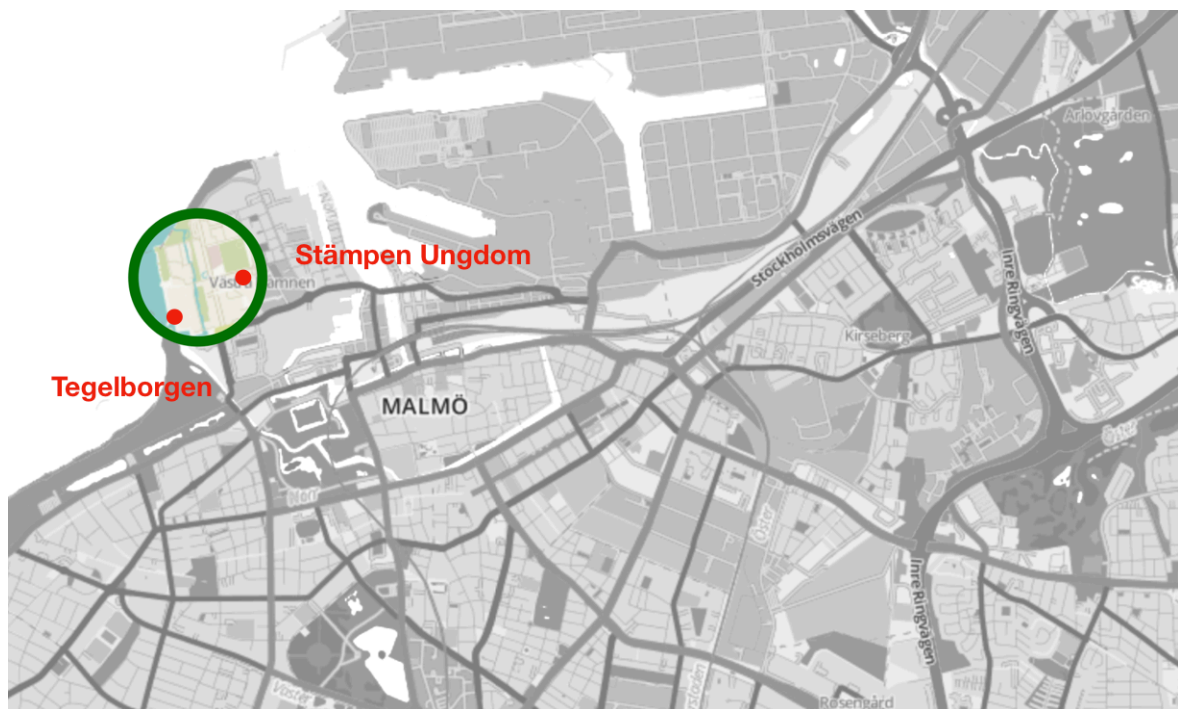
Figur 14, Västra Hamnen, Rönnen och Sorgenfri (Open Street Map, 2017)

## 5.1 Västra Hamnen

Västra Hamnen ligger nordväst om centralstationen. På 1800- och 1900-talet var Västra Hamnen plats för hamn- och industriverksamheter, främst Kockums växande varvsverksamhet.

Idag beskrivs Västra Hamnen som en hållbar stadsdel där fotgängare och cyklister prioriteras. Då Västra Hamnen är välbesökt och ökar i attraktivitet krävs ett effektivt transportsystem för att undvika höga bilflöden. Malmö stad skriver att kollektivtrafiken tillsammans med attraktiva gång- och cykelstråk är ryggraden i detta effektiva transportsystem.

Två fastigheter i Västra Hamnen studeras, Tegelborgen och Stämpen Ungdom.



Figur 15, De studerade fastigheterna i Västra Hamnen (Open Street Map, 2017)

### 5.1.1 Tegelborgen

Tegelborgen ligger i delområdet Bo01. Området präglas av byggnader med fokus på ekologisk hållbarhet och varierad arkitektur. Tegelborgen har 21 lägenheter i varierande storlek och erbjuder främst cykelparkering utomhus. Ett mindre källarförråd finns på innergården, se figur 16 nedan, men här finns endast plats för cirka 5 cyklar.

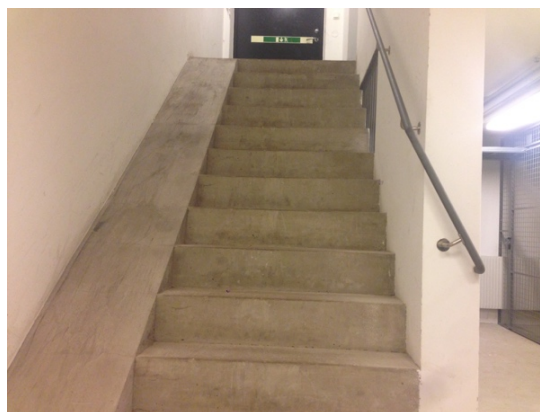




Figur 16, Principskiss Tegelborgen (Open Street Map, 2017)

*Källarförråd*

Förrådet nås genom innergården med nyckeltag. Här finns vertikala hjulhållande cykelställ, se bild nedan. För att transportera cykeln upp och ner används ramp. Förrådet har plats för 5-6 cyklar.



Figur 17, Tegelborgens källarförråd

### Utomhusparkering

På Tegelborgens utomhusparkering finns flera typer av cykelställ, dels ramlåsbare men även vertikala hjulhållande cykelställ. Nära ingången finns också blomlådor som agerar cykelställ. Vädskyddande tak finns på en liten del av cykelparkeringen, bakom blomlådorna och närmast ingången.

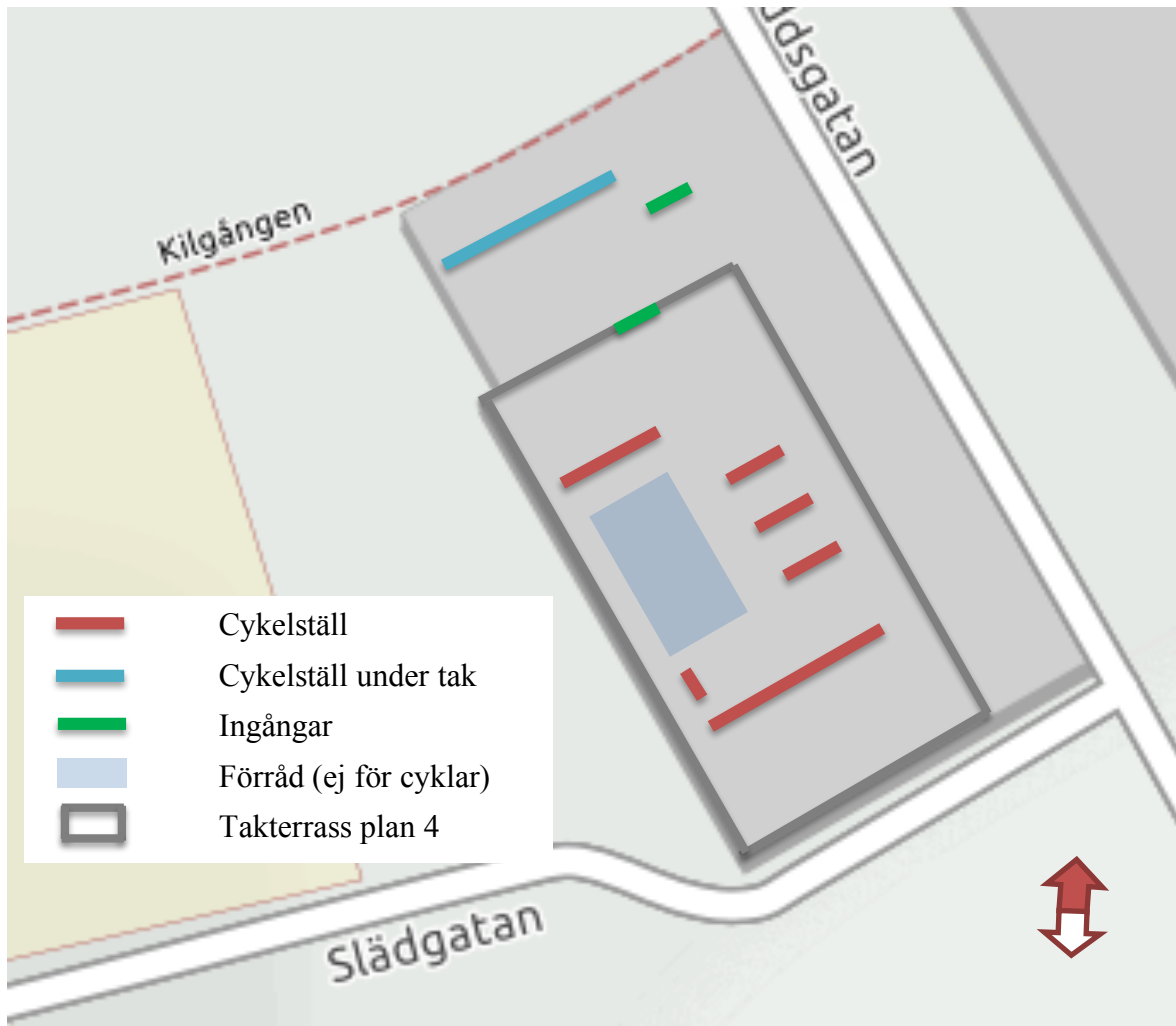


Figur 18, Tegelborgens utomhusparkering

### 5.1.2 Stämpan Ungdom

Fastigheten Stämpan Ungdom ligger i närheten av Ica Maxi och Stapelbäddsparken i området Masthusen och är det första området i Norden som hållbarhetscertifierats enligt miljöklasssystemet BREEAM. Detta innebär bland annat att hänsyn tagits till energianvändning, inomhusklimat, avfallshantering, byggnadsmaterial samt närhet till kollektivtrafik. I fastigheten finns 130 lägenheter för personer mellan 18 och 25 år.

Stämpan Ungdom erbjuder endast parkering utomhus, dels utanför ingången på markplan och dels på den gemensamma takterrassen som är belägen på våning 4, se figur 19 nedan. På våning 4 finns också ett förråd men detta är inte avsett för cyklar.



Figur 19, Principskiss Stämpen Ungdom (Open Street Map, 2017)

### Cykelparkering markplan

Cykelparkeringarna utanför ingången är i form av ramlåsbare ställ, se figur 20 nedan. Det finns väderskyddande tak.



Figur 20, Stämpens utomhusparkering på markplan

### Cykelparkering takterrass

Parkeringen nås med hiss som kan transportera en cykel åt gången. Det finns inget väderskyddande tak och de cykelställ som erbjuds är hjulhållande horisontella cykelställ i olika höjd. Det finns två olika ställ med olika c/c-avstånd. Det ena stället har tätare mellan varje cykel och man kan parkera från båda hållen.



Figur 21, Stämpens utomhusparkering på takterrassen

## 5.2 Rönnen

Området Rönnen ligger beläget mellan Kirseberg i norr och Sorgenfri i söder. Området, som tidigare varit jordbruksmark, började exploateras kort före sekelskiftet och var i första hand ett institutionsområde.

Idag är området främst ett studentområde med storskalig bebyggelse. Malmö stad vill att området ska utvecklas för att ge plats för fler bostäder, skolor och grönytor. Målet är att skapa en sammanhängande struktur med mer småskalighet och intimitet. Cykeltrafiken och fotgängarnas möjligheter att röra sig i området anses mycket viktigt.

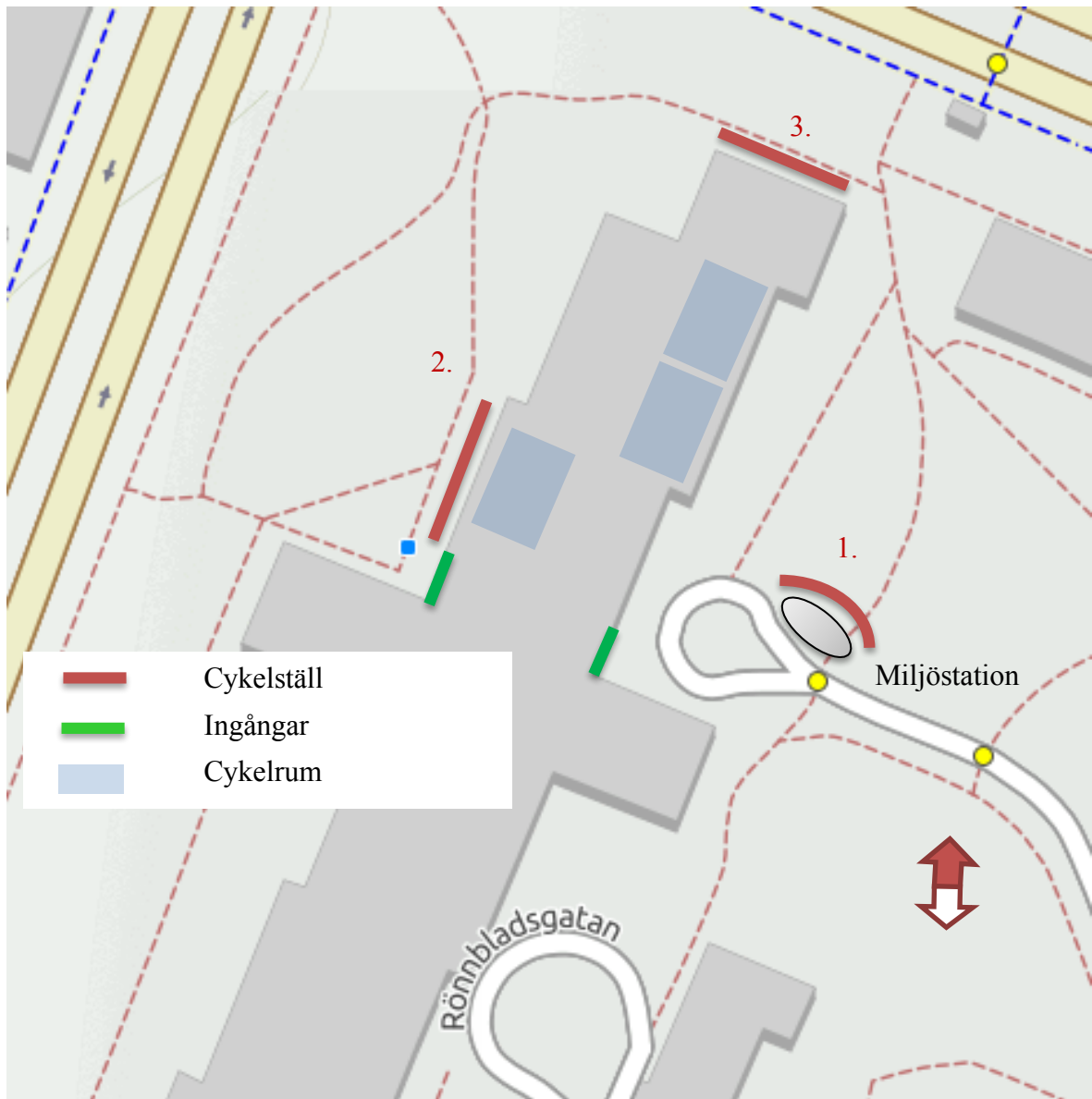
En fastighet studeras i området och det är Rönnen Student.



Figur 22, Rönnen (Open Street Map, 2017)

### 5.2.1 Rönnen Student

Rönnen Student är Malmös största studentboende och består av 491 lägenheter. Cykelparkering finns dels utomhus och dels i låsta cykelrum på varje våningsplan. Figuren nedan visar en principskiss över cykelparkeringen. Cykelrummens placering kan variera i förhållande till skissen.



Figur 23, Principskiss Rönnen Student (Open Street Map, 2017)

### *Cykelrum*

Cykelrummen är låsta för utomstående och kan endast nås av de boende genom nyckeltag. Det finns hissar där de boende kan transportera sina cyklar mellan husets olika våningar. Cykelställen i rummen är av hjulhållande typ med olika höjd.



**Figur 24, Rönnens cykelrum inomhus**

### *Utomhusparkering*

Det finns tre olika parkeringsplatser utomhus (markerade som 1, 2 och 3 på principskissen ovan). Den första parkeringen ligger vid miljöstationen i öst. Cykelställen är av typen hjulhållande vertikala utan möjlighet till ramlåsning.



**Figur 25, Rönnens utomhusparkering i öst**

Den andra cykelparkeringen utomhus ligger vid ingången i nordväst. Cykelställen är av samma typ som ovan, det vill säga hjulhållande vertikala cykelställ, men har en annan design. Precis som ovan finns ingen möjlighet till ramlåsning.



**Figur 26, Rönnens utomhusparkering i nordväst**



Den tredje och sista cykelparkeringen utomhus ligger i norr vid en vägg. Cykelställen är av typen vertikala hjulhållande cykelställ. Det går inte att låsa fast ramen.



**Figur 27, Rönnens utomhusparkering i norr**

## 5.3 Sorgenfri

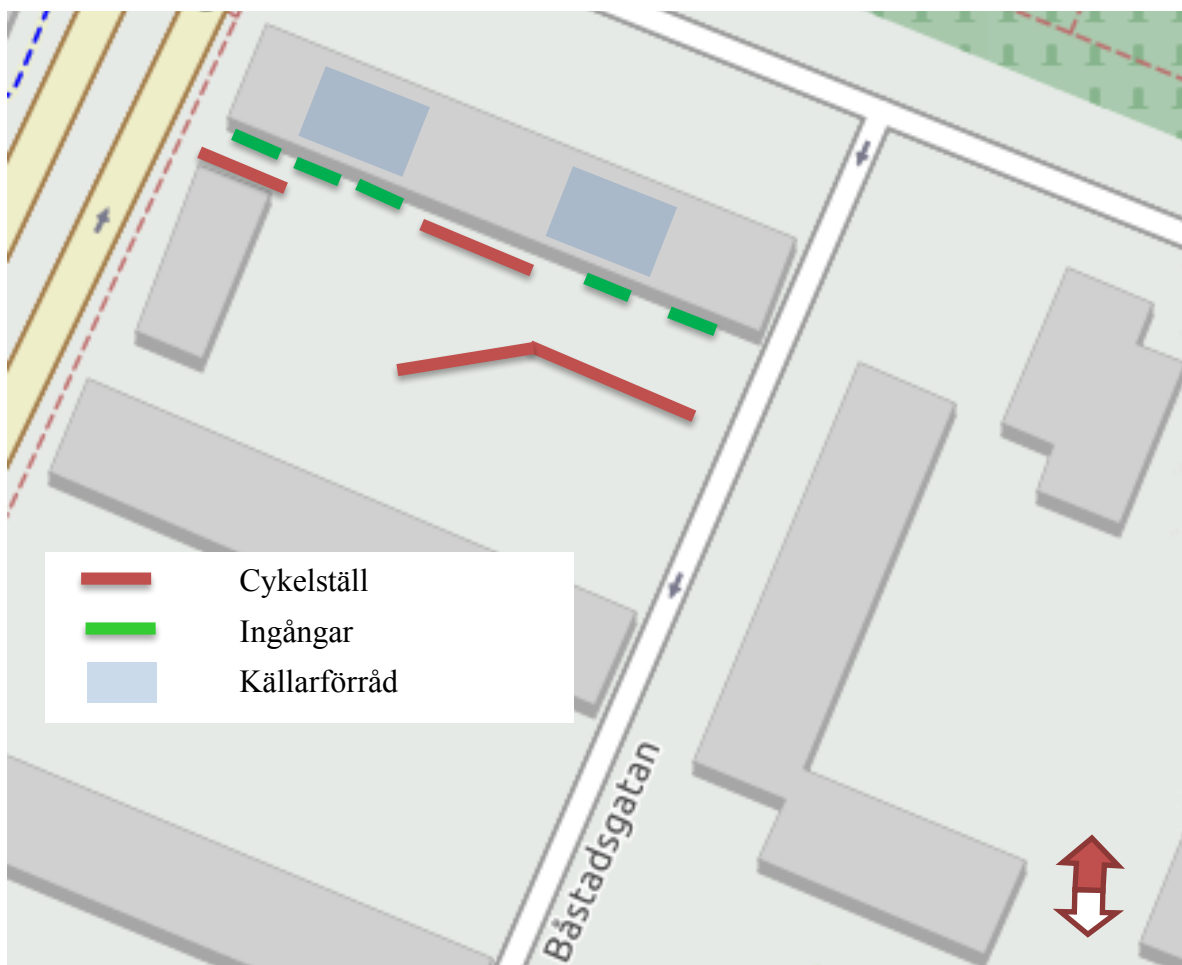
Sorgenfri ligger söder om Rönnen. Området är mest känt för de så kallade ”Hollywood-bostäderna” som var en typ av nödbostäder. Under 1930-talet byggdes också Barnrikehusen i Östra Sorgenfri, det vill säga hus för fattiga barnfamiljer, vilket bidrog till att ge Sorgenfri ett dåligt rykte.

Idag är Sorgenfri ett av Malmös mest spännande stadsutvecklingsprojekt. Det ska tillkomma runt 2500 nya bostäder i den norra delen av Sorgenfri. Målet med utbyggnaden är att Malmös östra delar ska bindas samman med centrum, vilket Malmö ser som ett långsiktigt arbete. Sorgenfri ska enligt Malmö bli en stadsdel där cykel, gång och kollektivtrafik tillsammans med smarta gemensamma lösningar erbjuder de boende möjlighet att resa hållbart.

Två fastigheter studeras, Nobelvägen 119 och Nobelvägen 121 (Barnrikehusen) som båda ligger i östra delen av Sorgenfri.

### 5.3.1 Nobelvägen 121

Fastigheten Nobelvägen 121 erbjuder parkeringsmöjligheter inomhus i källarförråd och utomhus.



Figur 28, Principskiss Nobelvägen 121 (Open Street Map, 2017)



### *Källarförråd*

Parkeringarna inomhus är i form av cykelrum i källare vilka nås utifrån via trappa och ramp. De flesta cyklar står parkerade i rummet som egentligen är avsett för barnvagnar (detta är det första rummet som nås). Här finns således inga cykelställ. Det finns dock avsedda cykelrum längre in i källaren och här finns vertikala hjulhållande cykelställ.



**Figur 29, Källarförråd på Nobelvägen 121**

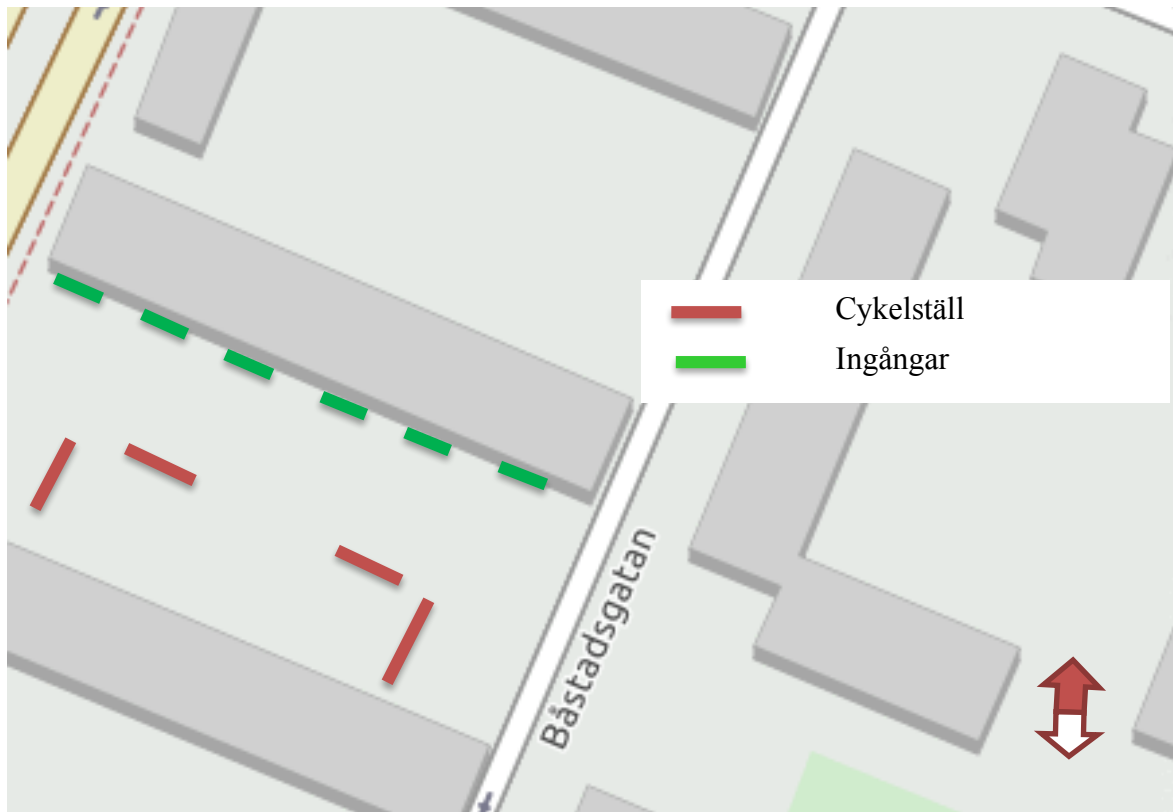
### *Utomhusparkering*

Cykelparkeringen utomhus består dels av nya cykelställ med stöd för hjulet och möjlighet till ramlåsning, se figur nedan. Det finns också några äldre cykelställ som är av typen hjulhållande vertikala cykelställ.



**Figur 30, Utomhusparkering på Nobelvägen 121**

### 5.3.2 Nobelvägen 119



Figur 31, Principskiss Nobelvägen 119 (Open Street Map, 2017)

Fastigheten Nobelvägen 119 erbjuder endast parkering utomhus i form av hjulhållande vertikala cykelställ utan möjlighet till ramlåsning. Det finns ställ på några olika platser utanför ingångarna men inget väderskyddande tak.



Figur 32, Utomhusparkering på Nobelvägen 119

---

## 6 Resultat

### 6.1 Enkätstudie

Enkätstudien har som nämnt tidigare genomförts för att ge en bild av de boendes behov och preferenser när det gäller cykelparkering vid bostaden och för att besvara frågan som presenterades i rapportens syfte, vad har de boende för åsikter om cykelparkering vid bostaden?

I enkätstudien har områdena Västra Hamnen (Tegelborgen och Stämpan Ungdom) samt Rönnen deltagit. Totalt har 68 personer deltagit i studien. På grund av för få antal svarande tas inte Sorgenfri upp i detta kapitel. Frågorna som ställts i enkäten är:

- Hur gammal är du?
- Hur många dagar i veckan använder du din cykel?
- Var brukar du oftast parkera din cykel?
- Vilken typ av cykel använder du?
- Hur nöjd är du överlag med cykelparkeringen i ditt område?
- Vad tycker du om cykelparkeringen i ditt område när det kommer till antal platser?
- Känner du en oro att din cykel ska bli stulen på den plats du vanligtvis parkerar?
- Hur trygg känner du dig med att vistas på den plats där du vanligtvis parkerar?
- Hur upplever du möjligheten att nå den parkering du vanligtvis använder?
- Betygsätt ett antal olika faktorer (presenteras längre ner).
- Vilket cykelställ väljer du helst (presenteras längre ner)?
- Vilket alternativ väljer du helst (presenteras längre ner)?

Hela enkäten med svarsalternativ och bilder finns i slutet på rapporten under bilagor.

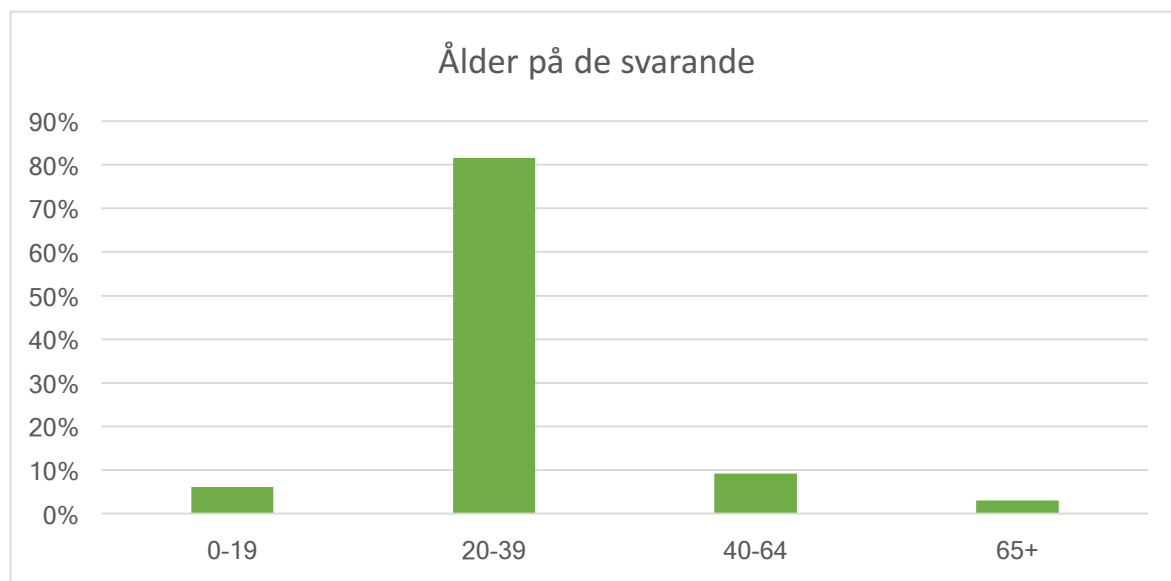
### 6.1.1 Antal svarande och ålder

Antal svarande och deras ålder visas i tabellen här nedan.

**Tabell 3, Statistik enkätstudie**

Antal svarande					Totalt antal svarande
	0-19 år	20-39 år	40-65 år	65 +	
Tegelborgen	3	4	6	2	15
Stämpan		14			14
Rönnen	1	35			36
					68

Som man kan se är det mest variation när det kommer till ålder för de som bor på Tegelborgen. De övriga deltagarna i studien, som kommer från Stämpan Ungdom och Rönnen Student, tillhör nästan uteslutande åldersgruppen 20-39 år. Hela 80 procent av alla personer som deltagit i studien tillhör åldersgruppen 20-39 år, vilket visas i nedanstående diagram.

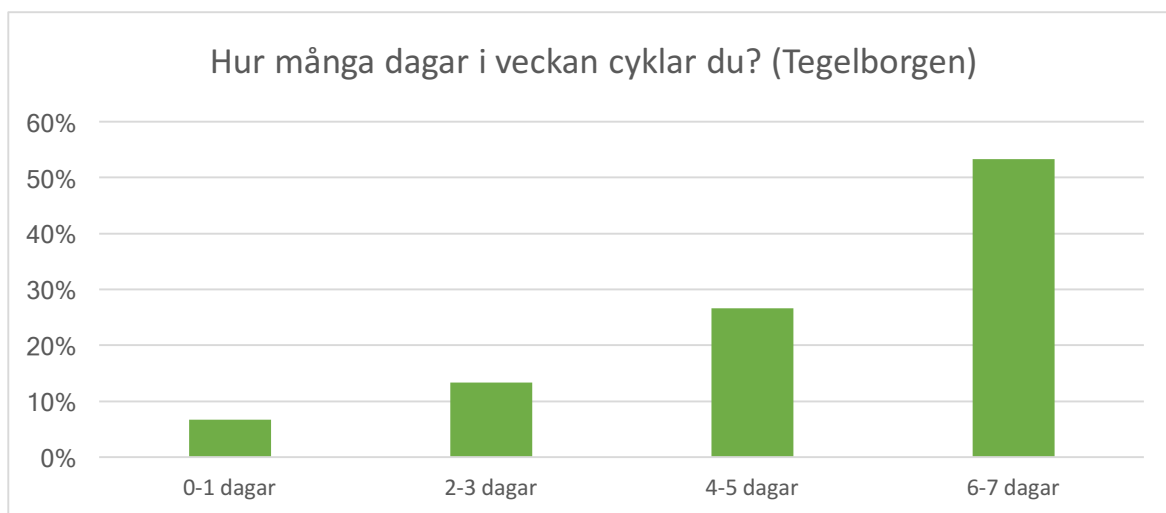


**Figur 33, Ålder hos de svarande**

## 6.1.2 Tegelborgen

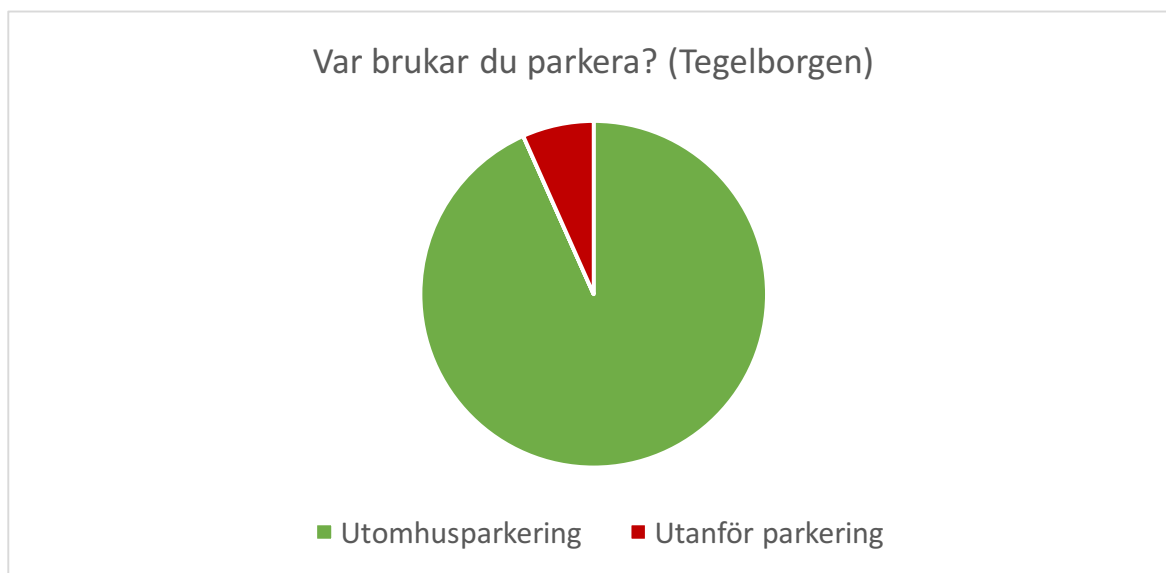
### Användning och parkeringsvanor

På frågan om hur många dagar i veckan de använder sin cykel svarade över 50 procent av de boende på Tegelborgen att de använder sin cykel 6-7 dagar i veckan, den övriga fördelningen kan ses i diagrammet nedan.



Figur 34, Användning Tegelborgen

När det kommer till var de boende väljer att parkera svarar nästan alla från Tegelborgen att de parkerar på utomhusparkering, se cirkeldiagrammet nedan. 3 procent svarar att de parkerar utanför avsedda parkeringsplatser, vilket kan innebära att de parkerar utanför avsedda cykelställ eller i sin bostad.



Figur 35, Val av parkeringsplats Tegelborgen

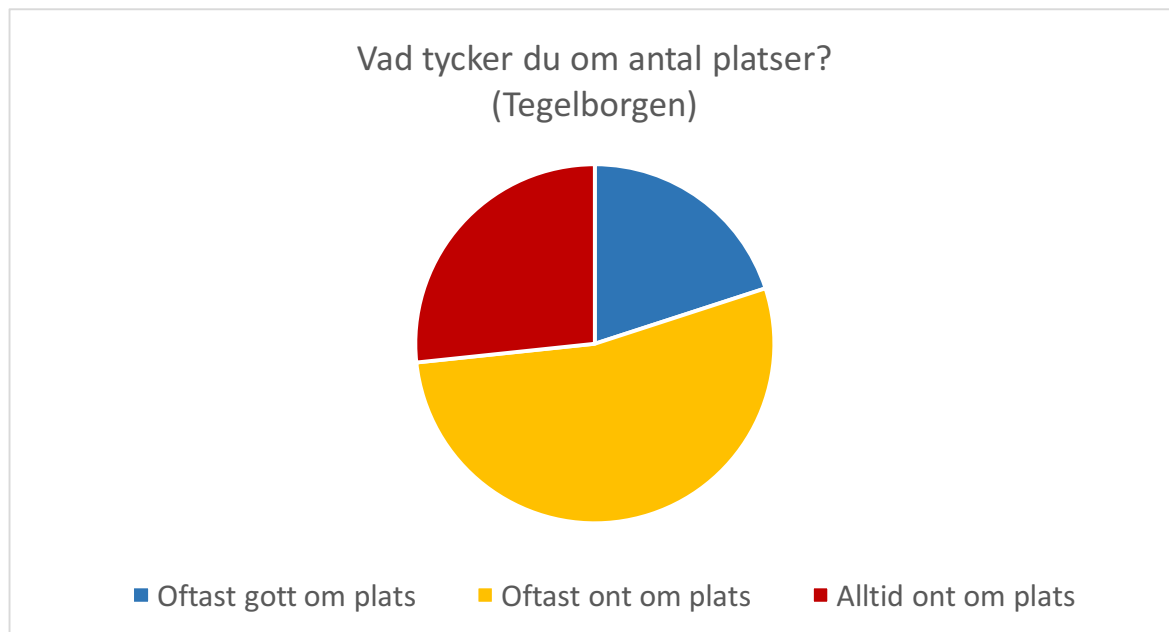
De svarande från Tegelborgen använder till största del standardcykel, 87 procent. Övriga använder lådcykel.

### Nöjda eller missnöjda?

Överlag visar det sig att de boende från Tegelborgen är relativt missnöjda med cykelparkeringen som erbjuds vid deras bostad. Hela 67 procent uppger att de är mycket eller ganska missnöjda med cykelparkeringen vid sin bostad.

### Antal platser

När det kommer till antal platser ser resultatet ut enligt cirkeldiagrammen nedan. 80 procent svarar att de upplever att det oftast eller alltid är ont om plats.



Figur 36, Tillgång till platser Tegelborgen

### Säkerhet

När det kommer till stöldrisk blir resultatet att cirka hälften av de svarande är oroliga över att få sin cykel stulen medan den andra hälften inte är oroliga.

### Trygghet

De svarande från Tegelborgen känner sig enligt resultatet trygga med att vistas på cykelparkeringen. Nästan 70 procent av de svarande känner sig mycket trygga medan resterande känner sig ganska trygga.

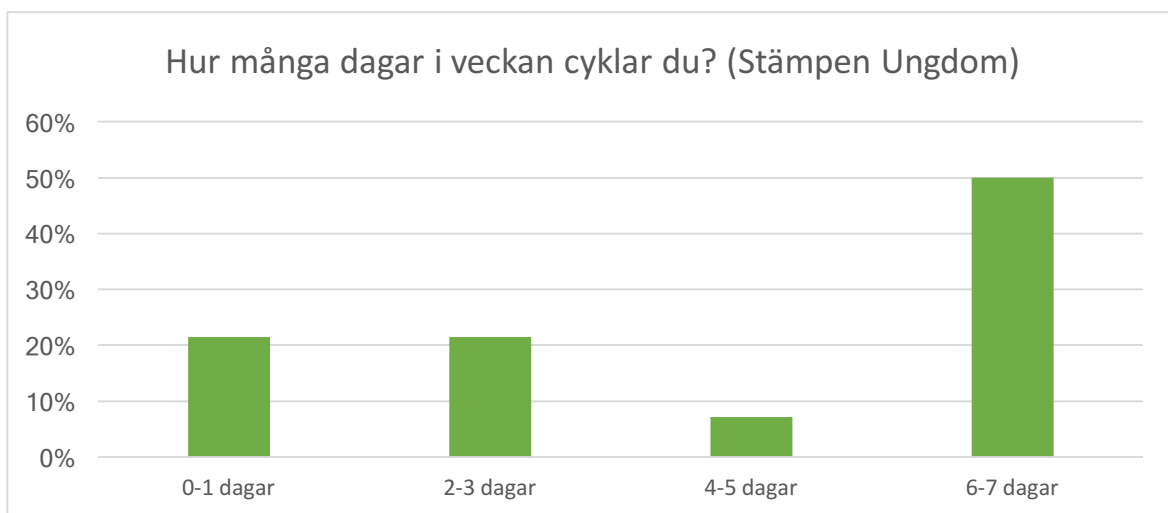
### Tillgänglighet

På frågan om hur lätt de upplever det att nå cykelparkeringen svarar nästan 70 procent av de boende från Tegelborgen att de upplever det mycket lätt. Resterande svarar att det är ganska lätt eller ganska svårt.

### 6.1.3 Stämpan Ungdom

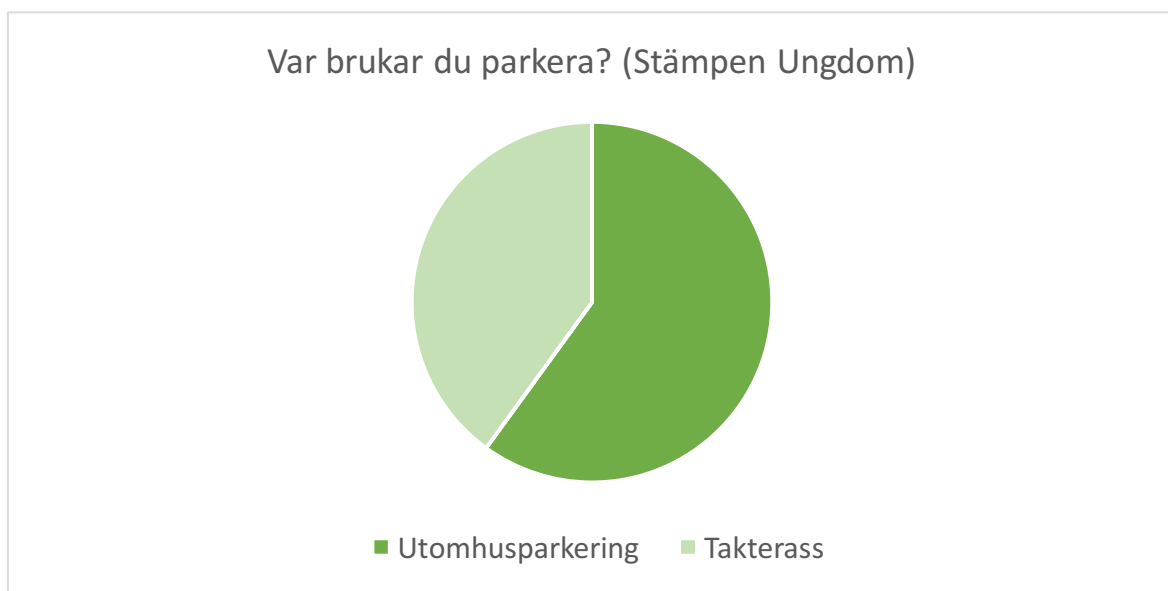
#### Användning och parkeringsvanor

För Stämpan Ungdom blir resultatet precis som på Tegelborgen att cirka 50 procent av de svarande använder sin cykel 6-7 dagar i veckan. Den övriga fördelningen kan ses här nedan i diagrammet.



Figur 37, Användning Stämpan

När det kommer till val av parkeringsplats kan man säga att det är relativt jämnt fördelat. Cirka 60 procent av de svarande väljer att parkera på cykelparkeringen som ligger på markplan (utanför huvudingången) medan 40 procent väljer att parkera på takterrassen på våning 4.



Figur 38, Val av parkeringsplats Stämpan

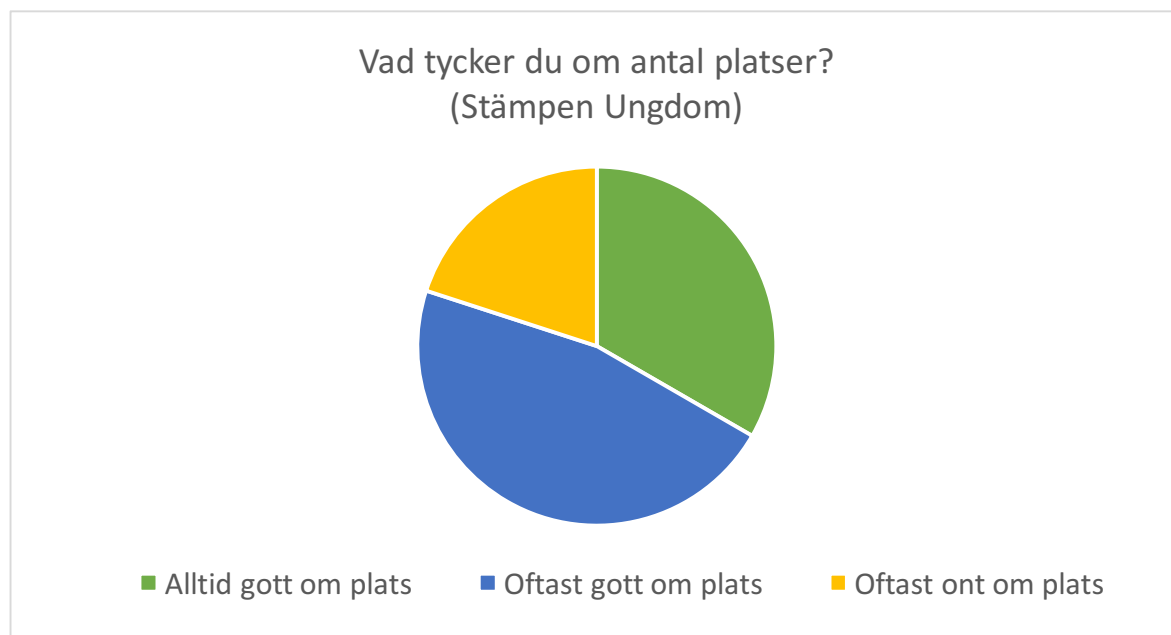
Precis som på Tegelborgen använder de flesta av de svarande på Stämpan standardcykel, 93 procent. Övriga använder elcykel.

### Nöjda eller missnöjda?

Överlag är de svarande från Stämpan Ungdom nöjda med cykelparkeringen vid sin bostad. Nästan alla av de svarande uppger att de är mycket eller ganska nöjda med cykelparkeringen. Endast 3 procent svarar att de är ganska missnöjda.

### Antal platser

Majoriteten av de svarande från Stämpan Ungdom upplever att det alltid eller oftast är gott om plats på cykelparkeringen. 20 procent av de svarande upplever att det oftast är ont om plats.



Figur 39, Tillgång till platser Stämpan

### Säkerhet

När det kommer till säkerhet svarar lite mindre än hälften av de boende från Stämpan att de är oroliga att få sin cykel stulen. Resterande svarar att de inte är oroliga.

### Trygghet

85 procent av de boende från Stämpan uppger att de känner sig mycket eller ganska trygga med att vistas på fastighetens cykelparkeringar. Resterande uppger att de känner sig ganska otrygga.

### Tillgänglighet

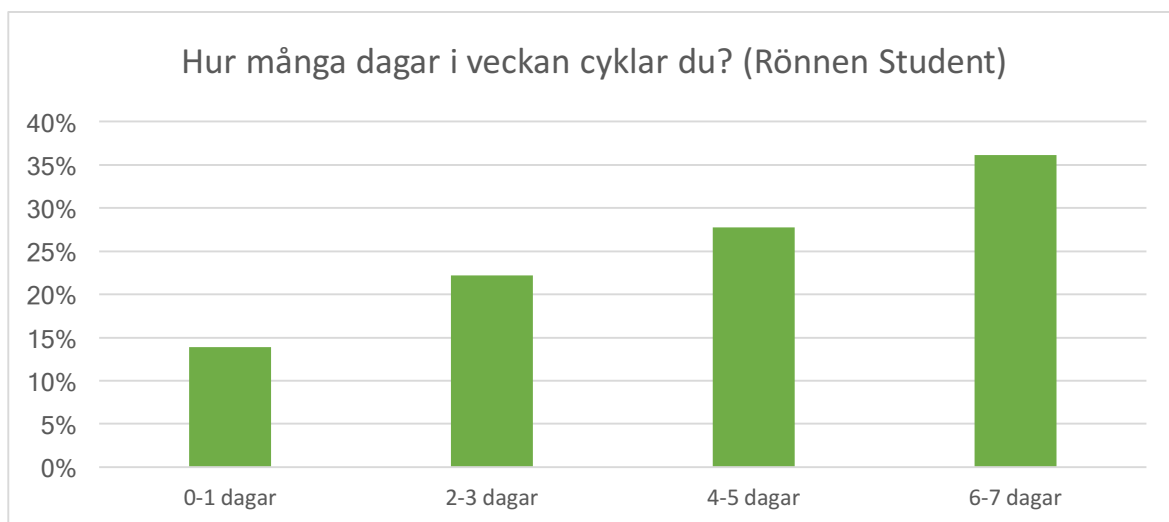
De svarande från Stämpan Ungdom är ganska nöja med tillgängligheten på de cykelparkeringar som fastigheten erbjuder. 53 procent svarar att det upplevs som mycket lätt att nå parkeringarna och resterande 47 procent att det är ganska lätt. Ingen av de svarande uppger att det är svårt att nå cykelparkeringarna.



#### 6.1.4 Rönne Student

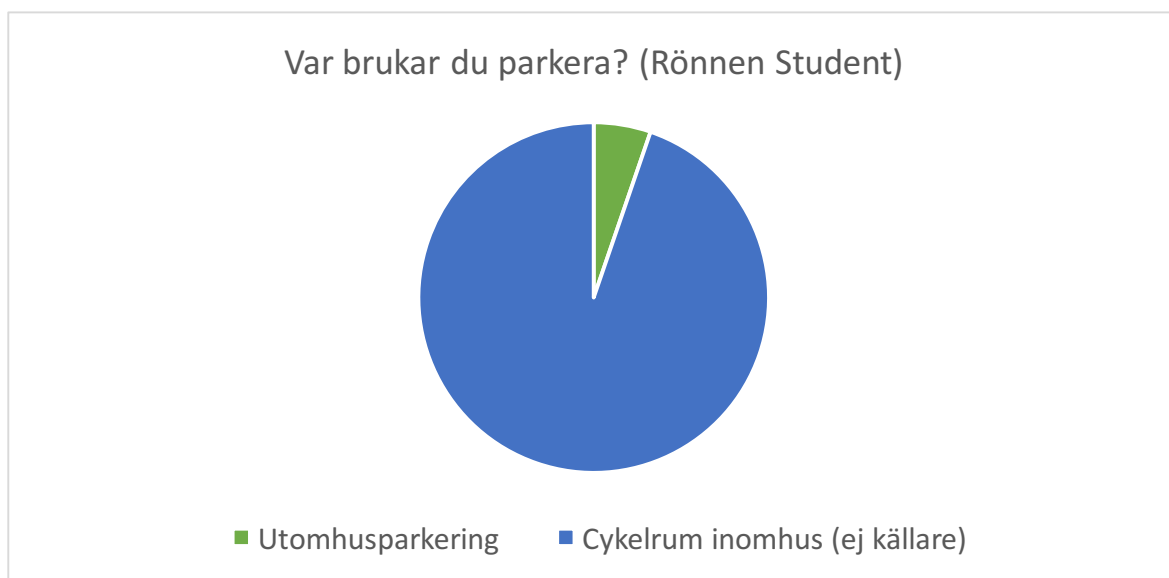
##### Användning och parkeringsvanor

På Rönne är fördelningen av hur ofta de boende cyklar relativt spridd. Endast 35 procent uppger att de cyklar 6-7 gånger i veckan, jämfört med de övriga fastigheterna där runt 50 procent av de boende cyklar 6-7 gånger i veckan. Den övriga fördelningen på Rönne visas i diagrammet nedan.



Figur 40, Användning Rönne

Av de svarande från Rönne Student väljer 95 procent att parkera i cykelrum inne i byggnaden. Resterande väljer utomhusparkeringarna som finns runt om byggnaden.



Figur 41, Val av parkeringsplats Rönne

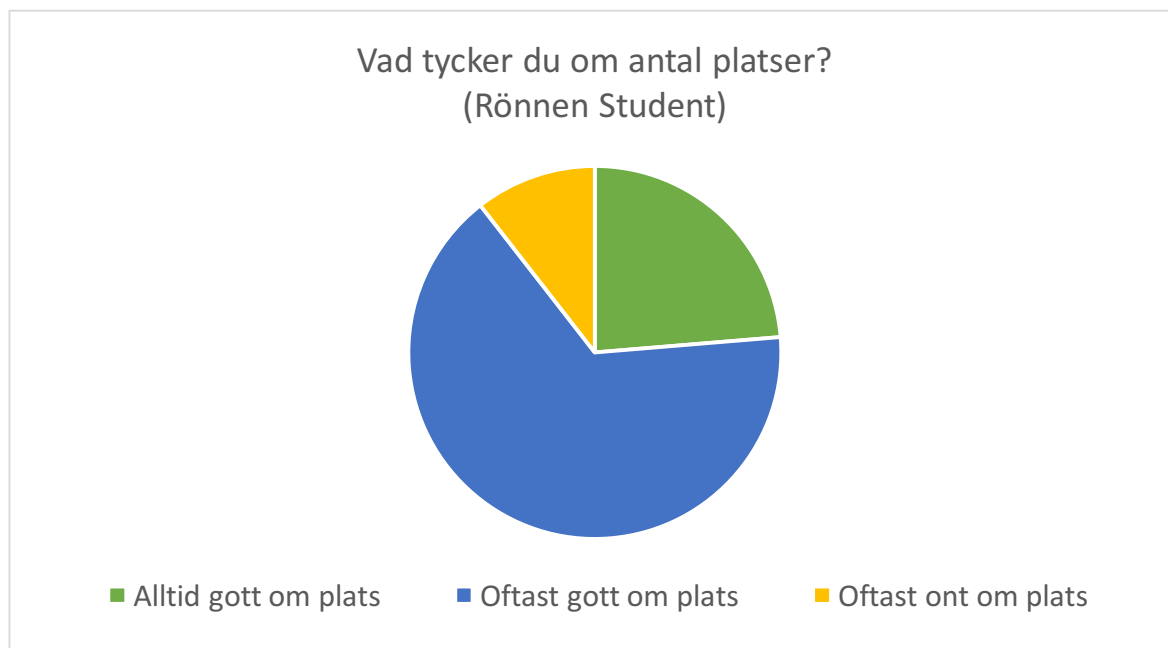
Fördelning av cykeltyp på Rönne är att 97 procent använder standardcykel. 3 procent har svarat att de inte använder någon cykel alls.

### Nöjda eller missnöjda?

De svarande från Rönnen Student är mest nöjda med cykelparkeringen överlag om man jämför svaren från de olika fastigheterna. 80 procent har uppgett att de är mycket nöjda och resterande att de är ganska nöjda.

### Antal platser

På Rönnen Student är de boende också relativt nöjda med antal platser. Endast 10 procent svarar att det oftast är ont om plats. Resterande 90 procent svarar att det oftast eller alltid är gott om plats, se cirkeldiagram nedan.



Figur 42, Tillgång till platser Rönnen

### Säkerhet

Jämfört med de övriga fastigheterna är oron för stöld minst på Rönnen Student. 24 procent uppger att de är oroliga att få sin cykel stulen och resterande 76 procent svarar att de inte är oroliga.

### Trygghet

Känslan av trygghet varierar mellan de olika personerna som deltagit från Rönnen, dock svarar 87 procent att de känner sig mycket trygga. 8 procent svarar att de känner sig ganska trygga och 6 procent svarar att de känner sig ganska eller mycket otrygga.

### Tillgänglighet

63 procent av de svarande från Rönnen uppger att det är mycket lätt att nå parkeringarna och 32 procent att det är ganska lätt. 5 procent av de svarande uppger att de är ganska svårt att nå cykelparkeringarna.

## 6.1.5 Resultat med hänsyn till parkeringsvanor

### *Säkerhet*

De boende har svarat på frågan om de är oroliga att få sin cykel stulen på den plats de vanligtvis parkerar. Om man bortser från vilken fastighet de svarande tillhör visar det sig att de som vanligtvis parkerar på utomhusparkering (ej låst innergård) är mest oroliga för att få sin cykel stulen. Därefter kommer den grupp som väljer att parkera på låst innergård och sist de som parkerar inomhus, det vill säga i cykelrum. Även takterrassen räknas som inomhus i detta fall eftersom utformningen, med hiss och dörrar, mest liknar en inomhusparkering när det kommer till säkerhet, trygghet och tillgänglighet.

**Tabell 4, Säkerhet med hänsyn till parkeringsvanor**

	Orolig för stöld	Ej orolig för stöld
Utomhus	64 %	36 %
Låst innergård	50 %	50 %
Inomhus	21 %	79 %

### *Trygghet*

När det kommer till trygghet blir resultatet att de som vanligtvis parkerar utomhus (ej på låst innergård) känner sig mest otrygga. Därefter kommer den grupp som parkerar på låst innergård. Mest trygga känner sig de som vanligtvis parkerar inomhus (i cykelrum eller på takterrass).

**Tabell 5, Trygghet med hänsyn till parkeringsvanor**

	Mycket trygg	Ganska trygg	Ganska otrygg	Mycket otrygg
Utomhus	36 %	36 %	18 %	9 %
Låst innergård	64 %	36 %	-	-
Inomhus	89 %	14 %	2 %	-

### *Tillgänglighet*

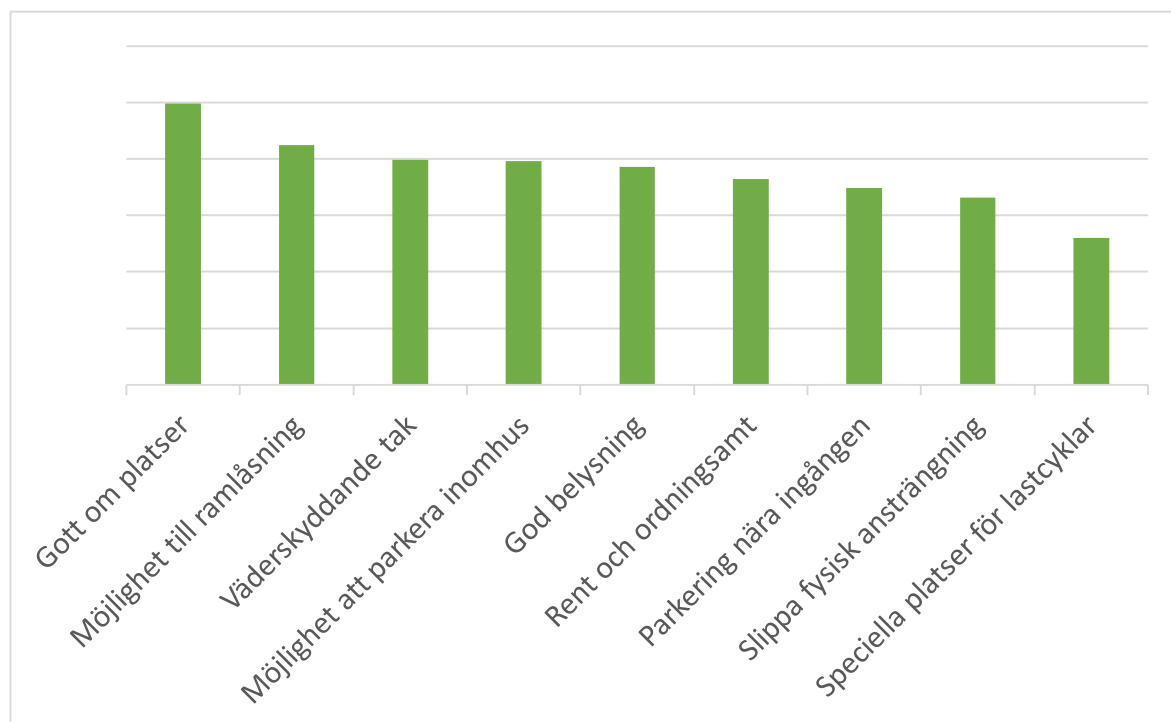
Med hänsyn till de boendes parkeringsvanor är det den grupp av boende som väljer att parkera utomhus som upplever att tillgängligheten är bäst. Den grupp som vanligtvis parkerar inomhus har överlag svarat mer positivt på tillgängligheten än de som parkerar på låst innergård. Endast 5 procent av de svarande från denna grupp (inomhus/takterrass) har svarat att de anser det ganska svårt att nå cykelparkeringen som de vanligtvis använder, jämfört med de som parkerar på låst innergård där 14 procent svarat att de anser det ganska svårt.

**Tabell 6, Tillgänglighet med hänsyn till parkeringsvanor**

	Mycket lätt	Ganska lätt	Ganska svårt	Mycket svårt
Utomhus	55 %	45 %	-	-
Låst innergård	64 %	21 %	14 %	-
Inomhus	62 %	33 %	5 %	-

### 6.1.6 Viktiga faktorer

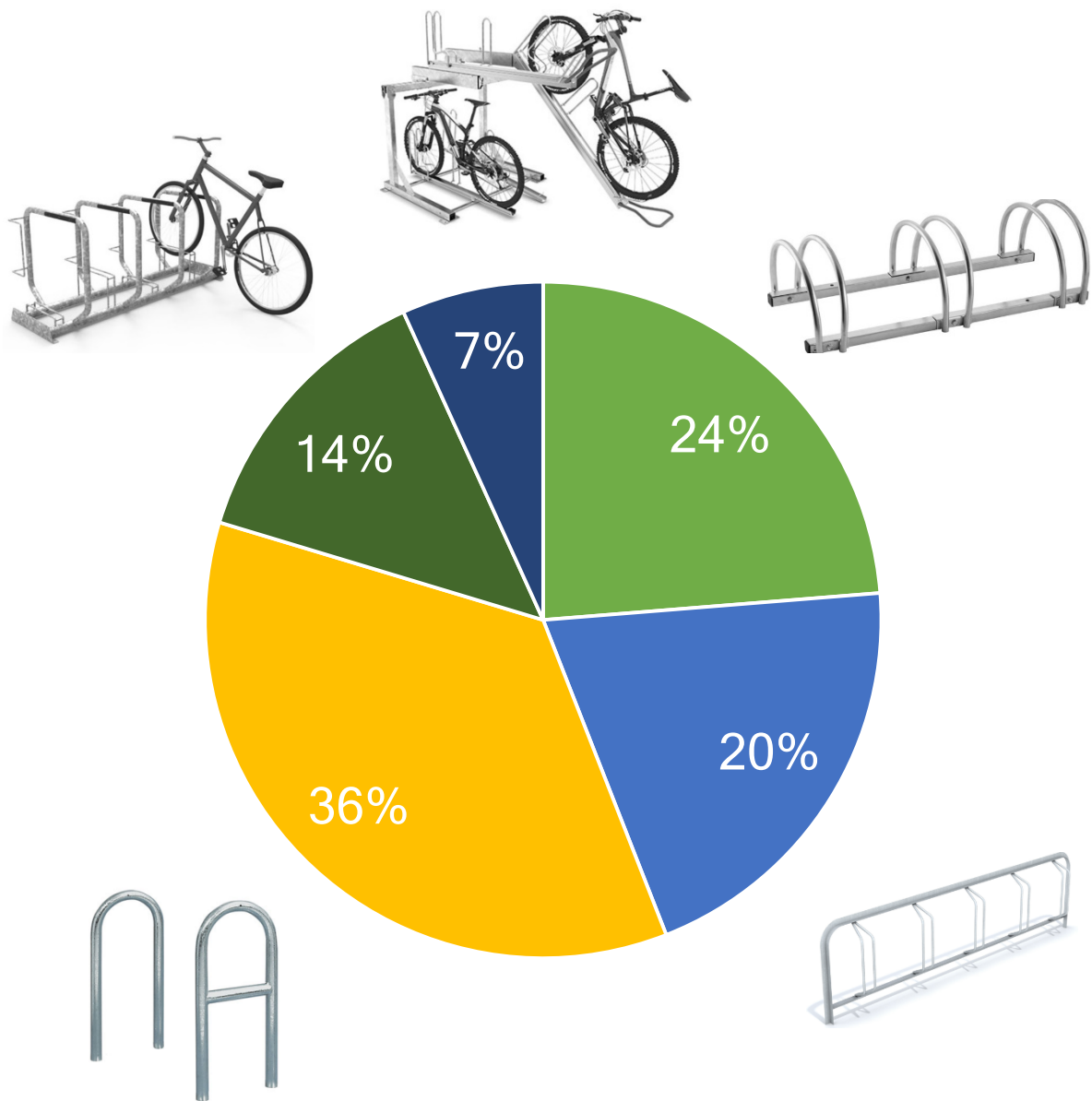
De boende har betygsatt ett antal faktorer med betyg 1-4, där 1=inte alls viktigt och 4=mycket viktigt. Resultatet visas i nedanstående stapeldiagram, där gott om platser rankas högst och speciella platser för lastcyklar rankas lägst. Andra faktorer som rankas mycket högt är möjlighet till ramlåsning och väderskyddande tak samt möjlighet att parkera inomhus. Parkering nära ingången och slippa fysisk ansträngning rankas relativt lågt av de boende, om man jämför med de högst rankade faktorerna men som staplarna visar tycker de boende att alla faktorer är viktiga.



Figur 43, Rankning av faktorer

### 6.1.7 Cykelställ

Cirkeldiagrammet på nästa sida visar vilket cykelställ de boende föredrar. Majoriteten av de svarande, 36 procent, föredrar det ramlåsbara stället utan stöd för hjulet. Därefter kommer det hjulhållande vertikala stället, som enligt litteraturstudien kan skada cyklarnas hjul och vara relativt ostabila. Det tredje mest populära stället är det hjulhållande horisontella cykelstället, som cirka 20 procent av de svarande föredrar. Sist kommer cykelställ i två våningar, som endast 7 procent av de boende föredrar.



Figur 44, Val av cykelställ

---

### 6.1.8 Olika valsituationer

Fyra valsituationer har presenterats för de boende där de blivit ombedda att välja ett av två möjliga alternativ. De olika valsituationerna visas här nedan.

#### *Valsituation 1*

Vilket av följande föredrar du?

- Cykelparkering i källare
- Cykelparkering i förråd/rum i markplan

#### *Valsituation 2*

Vilket av följande föredrar du?

- Cykelparkering 2 meter från ingången utan möjlighet till ramlåsning
- Cykelparkering 25 meter från ingången med möjlighet till ramlåsning

#### *Valsituation 3*

Vilket av följande föredrar du?

- Cykelparkering 2 meter från ingången utan väderskyddande tak
- Cykelparkering 25 meter från ingången med väderskyddande tak

#### *Valsituation 4*

Vilket av följande föredrar du?

- Cykelparkering i källare
- Cykelparkering utomhus med väderskyddande tak

I valsituation 1 väljer nästan 90 procent av de svarande alternativet cykelparkering i förråd/rum i markplan. Endast 10 procent av de svarande väljer cykelparkering i källare.

I valsituation 2 är det mer jämnt fördelat mellan de olika alternativen. Cirka 40 procent väljer alternativet där cykelparkeringen ligger nära ingången utan möjlighet till ramlåsning. Lite under 60 procent väljer istället cykelparkering längre bort från ingången med möjlighet till ramlåsning.

I valsituation 3 är fördelningen mellan de olika alternativen mycket jämn. 52 procent svarar att de föredrar det alternativ då cykelparkeringen ligger nära ingången utan väderskydd. 48 procent väljer istället det alternativ som ligger längre bort från ingången men som erbjuder väderskyddande tak.

När det kommer till valsituation 4 väljer 34 procent av de svarande det alternativ där cykelparkeringen ligger i källare medan 66 procent väljer cykelparkering utomhus med väderskyddande tak.

## 6.2 Intervjuer med de boende

Intervjustudien har gjorts som ett komplement till enkätstudien och för att på ett bättre sätt kunna svara på frågan:

- Vad har de boende för åsikter om cykelparkering vid bostaden?

Antal intervjuade och deras ålder framkommer av tabell 7 nedan.

Tabell 7, Statistik intervjustudie

Antal svarande					Totalt antal svarande
	0-19 år	20-39 år	40-65 år	65 +	
Tegelborgen	-	-	1	2	3
Stämpan	-	5	-	-	5
Rönnen	-	5	-	-	5
Nobelvägen 121	-	1	2	-	3
Nobelvägen 119	-	-	4	-	4
					20

Intervjufrågor som ställts till de boende är:

- Om du får välja EN sak som ska förbättras när det kommer till cykelparkeringen i ditt område, vad skulle det vara?
- Vad anser du är det bästa respektive sämsta med cykelparkeringen i ditt område?
- Tror du att cykelparkeringarna i ditt område påverkar hur ofta du väljer att cykla? Varför? Varför inte?

### 6.2.1 De boende svarar

#### *Västra Hamnen – Tegelborgen*

I fastigheten Tegelborgen framkom det att de boende gillar att innergården är låst och att det finns möjligheten att låsa fast ramen i cykelställ. Några av de boende vill skydda sina cyklar mer än vad utomhusparkeringen erbjuder, både mot stöld och mot väder. Två intervjuade berättade att de förvarar sina cyklar i den egna bostaden istället för på avsedd parkering. Den enda parkeringsmöjligheten som egentligen erbjuds inomhus är i form av ett liten källare med brant ramp. Denna är inte omtyckt av de intervjuade som uppger att den endast används för förvaring av cyklar. Två av de intervjuade nämner missnöjdhet över innergården, som de menar i största hand upptas av fontän och andra dekorationer. Yta som istället hade kunnat användas för något funktionellt som exempelvis cykelförråd. De boende skulle i större utsträckning vilja ha möjlighet att parkera cykeln inomhus eller under tak.

---

### *Västra Hamnen – Stämpan Ungdom*

Vid intervju av de boende från fastigheten Stämpan framkom att de har delade åsikter om cykelparkeringen i området. Å ena sidan är de intervjuade mycket nöjda med närheten till den cykelparkering som ligger utanför ingången på markplan. De intervjuade uppskattar att det finns möjlighet att låsa fast ramen. Två av de intervjuade uppger dock att oron över att få cykeln stulen är mycket hög. De boende har varnat varandra i en Facebook-grupp att en mörklädd person går runt på kvällen och klipper upp cykellåsen. Därmed är de boende rädda att parkera sina cyklar på parkeringen utanför ingången trots att det finns möjlighet att låsa fast ramen.

Enligt de intervjuade har minst en boende fått sin cykel stulen de senaste veckorna trots att ramen varit fastlåst. På grund av stöldrisken uppger en intervjuad person att hon inte vågar köpa en ny cykel trots att den gamla börjar bli dålig. Alla de intervjuade nämner oro över att få cykeln stulen på parkeringen utanför ingången och en tycker till och med att parkeringen ska tas bort helt för att undvika stölder.

Trots detta väljer många att parkera på den aktuella cykelparkeringen. De intervjuade uppger som sagt att närheten är en stor anledning till att de väljer denna parkering. En annan sak som de uppskattar är att det finns väderskyddande tak över, vilket det inte finns på takterrassen.

Trots att takterrassens parkering har bra bevakning i form av de boendes fönster uppger en intervjuad att det känns konstigt att parkera sin cykel utanför någons uteplats. En annan sak som anses negativt med parkeringen på takterrassen är hissen. En av de boende uppger att hon aldrig använder parkeringen på takterrassen just på grund av hissen. Hon säger att om hon var tvungen att använda hissen för att parkera sin cykel vid bostaden skulle hon troligtvis inte cykla lika ofta.

En annan intervjuad som också föredrar att parkera på markplan uppger att cykelparkeringen inte påverkar hur ofta hon väljer att cykla, men däremot vilken cykel hon använder. Om det finns hög stöldrisk, vilket hon upplever att det finns utanför ingången där hon föredrar att parkera, väljer hon hellre att använda en sämre cykel än att köpa en ny.

Något som alla de intervjuade är överens om är att säkerheten när det gäller stöld är bättre på takterrassen, men detta verkar vara det enda som de boende uppskattar med denna parkering.

### *Rönnen Student*

När det kommer till cykelparkeringarna på Rönnen är de flesta intervjuade mycket nöjda. Några av de svarande önskar dock fler parkeringsplatser ute och inne samt automatisk dörröppnare in och ut från cykelrummen.

Utomhus upplever de boende att det finns hög stöldrisk och dålig belysning. Stöldrisk är något som även uppmärksammas av de boende inomhus. Detta ska enligt två av de svarande främst gälla på våning 3, där cykelstölder har skett.

När det kommer till hissarna som transporterar de boende och deras cyklister mellan de olika våningsplanen finns delade åsikter. Tre av de boende svarar att de upplever hissarna som ett jobbigt moment och att de ibland väljer ett annat färdmedel på grund av hissen, särskilt vid korta ärenden då de upplever att det är smidigare att gå till fots. En boende svarar däremot att hissarna är bra och enkla att använda och att de inte påverkar hur ofta personen i fråga väljer att cykla.

En person som inte äger någon cykel för tillfället blev intervjuad och svarade att cykelparkeringen på Rönnen verkar så bra att personen i fråga överväger att skaffa en cykel. Trots delade åsikter verkar Rönne's parkering alltså omtyckt av de boende.



### *Sorgenfri – Nobelvägen 121*

I Sorgenfri på Nobelvägen 121 svarade alla de intervjuade att de ansåg att cykelparkeringarna låg oskyddat. Dels oskyddat mot barnens lek och fotbollsspelande på innergården men även oskyddat från väder och stöld.

En av de intervjuade tar upp att det vore bra om det fanns ett låst cykelrum på innergården för att ge ökad säkerhet mot stöld och även skydd mot väder. På grund av rädsla för stöld vågar personen i fråga inte köpa en lastcykel trots att han skulle vilja. Flera intervjuade svarade också att cykelställen ofta är fulla, särskilt på sommaren då de upplever att fler väljer att cykla.

Ingen av de intervjuade anser att källarförråden är bra. Främst på grund av att trappan och rampen, som de anser är ett jobbigt moment. De intervjuade svarar att de kan tänka sig att använda källarförråden för att förvara sina cyklar under vinterhalvåret men inte för daglig användning. En av de intervjuade visste inte ens att det fanns källarförråd för cyklar.

### *Sorgenfri – Nobelvägen 119*

På Nobelvägen 119 skulle de intervjuade gärna ha fler platser överlag. Även väderskydd är något som alla de intervjuade tar upp. En intervjuad beskriver att det ofta är fågelskit på sadeln på morgonen på grund av att cykelparkeringarna ligger placerade precis under träd där fåglarna sitter.

Det bästa med cykelparkeringarna är enligt de intervjuade att de ligger nära ingångarna. Det sämsta är dels brist på väderskydd men även att utformningen inte känns säker mot stöld enligt de intervjuade. En av de intervjuade väljer på grund av detta att parkera cykeln i den egna bostaden, vilket innebär att cykeln måste bäras upp för trapporna.

Burar utomhus hade enligt denna person varit en bra lösning på problemet.

Vid frågan om cykelparkeringens utformning påverkar hur ofta de väljer att cykla svarar två av de intervjuade nej, utformningen påverkar inte hur ofta de väljer att cykla. Den tredje personen, som parkerar cykeln i lägenheten, svarar att utformningen delvis påverkar hur ofta hon väljer att cykla.

## 6.3 Intervjuer med planerare och andra aktörer

Intervjuer har förutom med de boende gjorts med verksamma personer som planerar och utformar cykelparkering. Totalt har 5 personer med olika arbetsroller ställt upp i denna intervjustudie, se tabell nedan. Från Sigma Civil har två stycken landskapsarkitekter ställt upp.

**Tabell 8, Statistik intervjustudie med planerare och andra**

Aktör	Roll
Malmö stad	Trafikplanerare
MKB	Projektledare miljöutveckling
Skandia Fastigheter	Projektchef
Sigma Civil	Landskapsarkitekt

---

Följande frågor har ställts:

- Vad tror ni att de boende vill ha när det gäller cykelparkering vid bostaden?
- Vad anser ni är den största utmaningen just nu när det gäller att utforma cykelparkeringar vid bostaden?
- Finns det något som försvårar ert arbete med att tillgodose de boende med bra cykelparkeringar?

Det har även ställts en fråga som handlar om vilka dokument som används vid utformning av cykelparkering. Denna fråga ställdes enbart för att bekräfta att litteraturstudien inte missat något viktigt dokument eller handbok och kommer inte att redovisas i resultatet.

### 6.3.1 Kommunen svarar

När det kommer till vad de boende vill ha svarar kommunen att de tror att olika människor har olika behov. Lättillgänglighet är en faktor som kommunen tror att de boende värderar högt – det vill säga att det är lätt att hitta och ta sig till cykelparkeringsplatsen. Det ska inte finnas tunga dörrar eller trånga passager. Helst ska det gå att cykla hela vägen fram till parkeringen. Kommunen tror också att ramlåsning är en viktig faktor, särskilt för de som har dyrare cyklar. Det kan exempelvis handla om lådcyklar eller elcyklar. För denna grupp är det också viktigt med väderskydd så att cykeln får en lång livslängd.

När det kommer till utmaningar svarar kommunen att den största utmaningen är att hitta placeringar som faktiskt är lättillgängliga. Många gånger finns det enligt kommunen inte tillräckligt utrymme på gården eller på förgårdsmark, då det finns många anspråk på samma plats. Delar av cykelparkeringen löses ofta i källare och då krävs det en rad åtgärder för att den faktiskt ska bli lättillgänglig. Det är också en utmaning att få arkitekter och byggherrar att inkludera cykelparkeringens krav tidigt i processen innan det är ”för sent” att göra ändringar i ritningar.

Kommunens mål är att ta fram ett samlat dokument med exempel som underlättar och informerar exploatörerna om hur attraktiv cykelparkering vid bostaden kan åstadkommas. I många fall skulle det också underlätta om arkitekten tog en tidig kontakt med stadsbyggnadskontoret för att få input och råd innan projektet påbörjas.

Emily Evenäs, Malmö stad (2017-10-19)

### 6.3.2 Bostadsbolagen svarar

De bostadsbolag som ställt upp på intervjun är MKB och Skandia Fastigheter. MKB är det största fastighetsbolaget i Malmö och ägs av Malmö stad. Bolagets mål är att höja stadens attraktionskraft och utveckla staden genom balanserad nyproduktion och en ansvarsfull hyressättning (MKB, u.å.). Skandia Fastigheter finns främst i Stockholm, Göteborg och Malmö och har som mål att skapa inspirerande miljöer där människor mår bra (Skandia Fastigheter, u.å.).

---

## MKB

När det gäller vad de boende vill ha tror MKB att de boende efterfrågar säkra parkeringsplatser under tak i direkt närhet till hemmet. Utrymme för parkering av lådcyklar efterfrågas också i ökad utsträckning. MKB tror också att det finns en efterfrågan av lådcyklar i ”pool” som kan bokas via smart mobil/dator till överkomliga timpriser.

Utmaningar som finns enligt MKB är att byta ut de gamla cykelställen som finns på deras fastigheter till ställ med lås i ramen. Denna process är både tidskrävande och kostsam då det handlar om en så stor mängd ställ. Även utrensning av cyklar som lämnats kvar av tidigare hyresgäster är en utmaning.

Att hitta cykelförvaring inomhus i låsta utrymmen är mycket svårt enligt MKB. Ofta finns utrymmen i källarplan (gamla skyddsrum och liknande) men att göra dessa lättillgängliga och smidiga med elektroniska lås, dörröppning med mera är ofta mycket kostsamt.

I nyproduktion är tomterna ofta små och cykelparkering i hus/under tak på gården blir därför i relativt begränsad skala. Att ha cykelrum inomhus i nyproduktion är samtidigt en ekonomisk utmaning enligt MKB då detta upptar uthyrningsbara ytor och därmed försämrar investeringen i projektet. I nyproduktion är budgeten ofta pressad vilket gör att cykelställ av en billigare variant måste väljas, som sen måste bytas ut senare.

I vissa områden (exempelvis i city) är det mycket svårt att få tillräckligt utrymme för cyklar och särskilt för lådcyklar – där intresset ökar stort bland MKBs kunder.

Anna Bernstad Saraiva, MKB (2017-10-12)

### *Skandia Fastigheter*

När det kommer till vad de boende vill ha tror Skandia Fastigheter att tillgänglighet och säkerhet är viktiga aspekter.

Den största utmaningen just nu enligt bostadsbolaget är att hitta lämpliga utrymmen för cykelparkeringarna. Det är alltid en kamp om ytorna i bostadsprojekt. Som hyresvärd strävar man enligt Skandia Fastigheter efter att maximera ytor som de kan ta betalt för vilket oftast inte är fallet när det kommer till cykelparkering. En annan utmaning är att Malmö ställer höga krav på antal cykelplatser och dessa måste uppfyllas för att få bygglov. Som sagt påverkar detta investeringskalkylerna negativt, särskilt om cykelparkeringarna byggs inomhus på ytor som annars kunde blivit intäktsbringade lägenhetsytor. Därför är det alltid en stor utmaning att hitta en bra balans mellan projektekonomi, tillgänglighet och säkerhet.

Fredrik Remstam, Skandia Fastigheter (2017-09-29)

### 6.3.3 Landskapsarkitekterna svarar

När det kommer till vad de boende vill ha tros närhet, säkerhet, gott om utrymme, väderskyddande tak och estetik vara viktiga faktorer. Även belysning tros vara en viktig faktor och att cykelparkeringarna går att använda året om. Ramlåsning för ökad säkerhet tas också upp som en viktig faktor.

Utmaningar som tas upp är brist på utrymme då det ofta är en stor mängd cykelparkeringar som ska få plats på små bostadsgårdar. Önskemål om tak och god standard (inte för trångt mellan cyklarna) gör att det blir ännu svårare. Kostnad tas upp som en annan utmaning, där en stram budget ofta gör att pris går före god standard och estetik.

Enligt landskapsarkitekterna saknas det tydliga dokument som visar på valmöjligheter när det kommer till cykelställ och exempel på hur bra cykelparkering ska utformas. Det skulle

---

alltså underlätta om det fanns ett dokument eller en lista med olika leverantörer som erbjuder snygga och prisvärda lösningar. Detta gäller cykelställ, cykelförråd men även annan service som cykelpumpar med mera.

Ulrika Larsson och Cecilia Sonesson, Sigma Civil (2017-10-02)

---

# 7 Diskussion

## 7.1 Metoddiskussion

### 7.1.1 Litteraturstudie

Att hitta information som enbart handlar om cykelparkering vid bostaden har varit svårt. Mycket litteratur handlar om hur cykelparkering på allmän plats vilket kan ha vissa likheter med cykelparkering vid bostaden. Dock är förutsättningar olika, exempelvis verkar det som att cyklister är mer villiga att gå längre sträckor för att få bra cykelparkering vid bostaden än vad de är vid exempelvis en tågstation då många har bråttom.

Syftet med litteraturstudien har inte bara varit att ta reda på fakta om cykelparkeringen vid bostaden utan också att lyfta fram varför cykelparkering och cykling överlag är en så viktig del av ett hållbart samhälle, vilket litteraturstudien lyckades bra med.

Viss information kan ha missats, exempelvis från Nederländerna som kommit mycket långt inom cykeltrafik, på grund av svårigheter att översätta språket till svenska.

### 7.1.2 Enkätstudie

På grund av att cirka 80 procent av de svarande i enkätstudien tillhör åldersgruppen 20-39 år har det varit mycket svårt att dra några slutsatser om vad personer i olika åldrar har för åsikter om cykelparkering vid bostaden. En felkälla är därför att åldersvariationen hos de svarande är låg.

Att åldersgruppen 20-39 år har varit lättast att nå för enkätstudien kan bero på flera faktorer. För det första verkade personer i denna åldersgrupp mer villiga delta i studien än personer från andra åldersgrupper. En teori kring detta är att de själva är studenter och därför kan relatera till arbetet. Kanske kommer de själva att skriva sitt examensarbete snart. Flera gånger tackade personer från Rönnen och Stämpan nej till att delta men då de fick reda på att studien genomfördes av en student som en del av ett examensarbete ändrades deras åsikt och de svarade istället ja. En annan teori är att de helt enkelt har ett större intresse av att delta på grund av att de är mer beroende av cykeln som ett färdmedel än vad personer från andra åldersgrupper är.

En utmaning som uppkommit under enkätstudien har varit att samla in tillräckligt många svar. Målet var att samla in 100 svar men endast 68 svar samlades in.

En stor anledning till att det varit svårt att samla in svar har att göra med fastigheternas utformning. De tre fastigheterna (Tegelborgen, Stämpan och Rönnen) där svarsfrekvensen varit högst har en utformning som innebär att alla boende passerar förbi samma plats för att nå sina lägenheter. Dessutom har enkätstudien på dessa platser kunnat genomföras inomhus (i entréerna). På Rönnen Student fanns dessutom sköna fåtöljer som de svarande kunde sitta i.

På Nobelvägen 121 och 119 i Sorgenfri har enkätarbetet varit mycket svårt. Dels på grund av den byggda miljön, där varje fastighet har 5-6 olika ingångar och innergårdarna

---

dessutom 2 olika ingångar. De boende och deras rörelsemönster är därför väldigt utspritt vilket gör det svårt att dela ut enkäter. Dessutom var intresset mycket lågt hos de personer som enkäten delades ut till. Anledningen till detta kan ha att göra med det kalla vädret, då enkätarbetet genomfördes utomhus. Det kan också vara så att många av de boende i huvudsak använder andra färdmedel, som bil eller kollektivtrafik, och därför inte har ett intresse av att delta i studien. Ett försök gjordes även att genomföra enkätstudien via utskick, men inte heller detta gav något resultat. På grund av detta och på grund av begränsade resurser, bestämdes det att Sorgenfri inte skulle tas med i enkätstudien.

Enkätstudien och den metod som använts för att samla in svar har både för och nackdelar. Det positiva med att fråga personer muntligen är att de får ett ansikte på personen som genomför studien vilket troligtvis gör det svårare att tacka nej än vad det är att slänga ett papper i papperskorgen. Dock har enkätstudien varit tidskrävande eftersom enkäterna endast kunnat delas ut till ett begränsat antal personer åt gången. Dessutom har metoden gått ut på att personerna har tid att svara direkt. Vid andra metoder, som utskick, kan personerna svara när de har tid.

Felkällor utöver de redan nämnda kan vara att frågorna i enkäten är otydliga eller att svarsalternativen kan misstolkas. Att enkäten endast delats ut på svenska kan också vara en felkälla eftersom det här kan ske missförstånd. Vissa som svarat på studien kan vara utbytesstudenter eller liknande och då kan det vara svårt att förstå frågorna. Det kan också vara så att personer som svarat på enkäten har haft bråttom och inte läst frågorna ordentligt eller att de svarat på ett sätt som de tror att de borde.

Sammanfattningsvis kan man säga att metoden som använts vid enkätstudien har fungerat relativt bra för fastigheterna Tegelborgen, Stämpan Ungdom och Rönnen Student men dåligt för fastigheterna i Sorgenfri.

### 7.1.3 Intervjustudie

Intervjustudien har varit en intressant del av examensarbetet. Eftersom intervjuerna har skett muntligen och det har det funnits möjlighet att förklara frågorna en andra gång har felkällor som att de svarande läser frågan fel kunnat elimineras. Dock finns det fortfarande en risk att de intervjuade svarar på ett sätt som de tror att de borde, istället för att berätta sin verkliga åsikt. Detta är alltså en felkälla i intervjustudien precis som i enkätstudien.

Utmaningen med intervjustudien som utfördes med de boende har precis som med enkätstudien varit att den genomförts till stor del utomhus. Att ställa många frågor eller begära långa, detaljerade svar har därför ansetts orimligt. Istället har det ställts tre korta frågor där möjligheten har funnits att utveckla svaren. Intervjustudien har därför kunnat ta allt från 1 minut till 15 minuter beroende på hur mycket den intervjuade personen har att säga.

Eftersom intervjustudien varit en så intressant del av examensarbetet skulle den förslagsvis ha genomförts inomhus för att slippa det kalla vädret. Det hade också varit bra om man hade kunnat styra vilka som deltog, helst personer med ett intresse för cykling, och se till att det blev en spridning av deltagarnas ålder och vilken cykel de använder.

I övrigt har metoden som använts för intervjustudien fungerat bra. Trots allt var intervjustudien tänkt att fungera som ett komplement till enkätstudien vilket den lyckades bra med.

När det kommer till intervjuer med kommun och bostadsbolag har metoden fungerat väl. De har själva skrivit sina svar i textform vilket innebär att många felkällor elimineras.

---

Självklart finns det alltid en risk att de intervjuade läser frågorna fel men det verkar inte vara fallet i denna studie.

## 7.2 Resultatdiskussion

De frågor som ställts i rapportens inledning är:

- Vilken kunskap finns idag angående cykelparkering vid bostaden?
- Vad har de boende för åsikter om cykelparkering vid bostaden?
- Vilka utmaningar finns när det gäller utformning av cykelparkering vid bostaden?
- Vad tror bostadsbolagen och andra aktörer att de boende vill ha när det gäller cykelparkering?

I följande diskussion besvaras dessa frågor.

### 7.2.1 Kunskapsläget

Av litteraturstudien framgår att det finns ytterst lite kunskap om cykelparkering vid bostaden. Den enda kända studien som finns på området är gjord i Kina. I denna studie blev resultatet att väderskyddande tak och bevakning är de viktigaste faktorerna, vilket i jämförelse med detta examensarbete visar att cyklisters behov och preferenser är relativt lika oavsett var i världen de befinner sig.

När det gäller cykelställ och c/c-avstånd har litteraturstudien visat att det är svårt att veta vilket c/c-avstånd som är bäst. Om c/c-avståndet är för litet finns risken att cyklisterna bara använder varannan plats men om c/c-avståndet är för stort finns istället risken att cyklisterna klämmer in sina cyklar mellan korrekt placerade cyklar. Detta gäller särskilt på parkeringsplatser där belägningsgraden är hög, det vill säga där det finns många cyklar som ska parkeras jämfört med antal cykelplatser.

Att bra cykelparkering är viktigt framkommer i litteraturstudien samt att cykling överlag ger en mer levande, hållbar och välfungerande stad.

### 7.2.2 De boendes åsikter

Det första som ska nämnas är att de svarande i enkätstudien till största del består av personer i åldern 20-39 år som använder standardcykel och cyklar 4-7 gånger i veckan. Enkätstudien speglar alltså till största del åsikterna hos denna grupp.

Eftersom mycket pekar på att olika grupper har olika behov hade det varit bra om enkätstudien fångat upp fler människor från olika grupper. Litteraturstudien har till exempel visat att äldre människor gynnas både fysiskt och mentalt av att kunna cykla och det hade därför varit intressant att veta vilka åsikter denna grupp har när det kommer till cykelparkering.

Barn är en annan grupp som har varit svår att fånga upp i enkätstudien. Detta är synd eftersom det enligt litteraturstudien är en grupp där allt färre cyklar. Det skulle helt klart behövas mer kunskap om denna grupps behov och preferenser för att uppfylla landets mål om en större andel cyklande barn. För att ta reda på barns behov och preferenser när det

---

gäller cykling och mer specifikt cykelparkering skulle det behövas en annan metod än vad som använts i detta examensarbete.

Trots att standardcykeln är vanligast framgår det av litteraturstudien att lastcyklar av olika slag ökar i intresse. Det hade därför varit intressant att fånga upp denna grupp och deras åsikter i enkätstudien vilket tyvärr inte lyckades. Även elcyklister är en grupp vars åsikter inte kommer fram i enkätstudien då endast 1 procent av de svarande tillhör denna grupp. Eftersom elcyklar i många fall är dyrare än standardcyklar ställs det högre krav på cykelparkeringens utformning och därför hade det varit bra att få med elcyklisternas åsikter i enkätstudien.

Att studien till största del speglar åsikterna hos de som cyklar ofta är också tråkigt eftersom åsikterna hos de som cyklar sällan är minst lika viktiga. Dock har det ansetts svårt att fånga upp denna grupp, eftersom en stor del av de personer som cyklar sällan troligtvis föredrar ett annat färdmedel och kan ha negativa tankar om cykling överlag. Dessa personer kan ha svårt att förstå varför cykelförbättrande åtgärder ska genomföras eftersom de hellre vill förbättra möjligheterna för deras färdmedel, exempelvis bilen. Deras motstånd att delta i studien kan därför anses högt.

### *Nöjdhet överlag*

När det kommer till hur nöjda de boende är med cykelparkeringen överlag visar det sig att de boende från Tegelborgen är relativt missnöjda. Detta är inte konstigt eftersom de endast erbjuds ett alternativ, cykelparkering utomhus. Det finns en liten del som har väderskyddande tak men endast ett fåtal cyklar får plats där.

Eftersom litteraturstudien har visat att det finns många olika typer av cyklister och att de har olika behov, är det rimligt att anta att de också har olika behov när det gäller cykelparkering. Resultatet från Tegelborgen, där det också finns en viss variation i ålder på de svarande, kan sägas bekräfta detta eftersom de flesta boende är väldigt oense om vad de tycker om cykelparkeringen. Vissa är mycket nöjda medan andra är mycket missnöjda. De svarande har alltså helt olika behov när det gäller cykelparkering och därför krävs det att man erbjuder de boende flera alternativ.

På Stämpan Ungdom erbjuds två olika alternativ vilket innebär att de flesta, trots att inget av alternativen är perfekt, hittar en lösning som passar dem med hänsyn till deras behov. Resultatet från enkätstudien bekräftar detta, då hela 97 procent av de svarande är mycket eller ganska nöjda med den cykelparkering de vanligtvis använder. Jämför detta med motsvarande siffra på Tegelborgen som är 33 procent så inser man att det är stor skillnad.

Samma sak gäller på Rönnen Student, där det erbjuds två olika alternativ. Antingen cykelrummen som är relativt säkra mot stöld och skyddar cyklarna mot väder, eller utomhusparkeringarna som är lättare att nå. Alla de svarande från Rönnen Student är mycket eller ganska nöjda med cykelparkeringarna som erbjuds. Detta kan dock bero på att de boende uppskattar möjligheten att parkera inomhus.

Hur mycket lediga platser det finns kan också påverka hur nöjda de boende är med cykelparkeringen överlag. På Tegelborgen, där de boende är minst nöjda, visar det sig att 80 procent av de svarande upplever att det ofta eller alltid är ont om lediga platser på cykelparkeringen.

På Stämpan Ungdom däremot, upplever 80 procent att det alltid eller oftast är gott om plats på cykelparkeringarna och de har också, som nämnt tidigare, varit mer positiva överlag till cykelparkeringen.



---

På Rönnen Student ser resultatet likande ut. Även här anser många att det alltid eller oftast finns gott om plats, cirka 90 procent har svarat detta, och även här är de boende mer positivt inställda till cykelparkeringen överlag än vad de från Tegelborgen är.

#### *Säkerhet*

Även känslan av säkerhet kan påverka hur nöjda de boende är med cykelparkeringen överlag. De som bor på Tegelborgen, och som är mest missnöjda är också mest oroliga för att få sin cykel stulen.

På Stämpan Ungdom var det också en relativt stor andel som var oroliga att få cykeln stulen. Detta kan säkert ha att göra med att det alldeles nyligen skett cykelstölder i området, vilket framkom av intervjustudien. Flera av de svarande i intervjustudien uppgav också att de på grund av stöldrisken valde att använda en sämre och mindre stöldbärlig cykel för att undvika att få den stulen. Just detta beteende togs upp i litteraturstudien som ett problem, eftersom sämre cyklar ute på vägarna ger upphov till större risk för olyckor.

På Rönnen var det relativt få som var oroliga att få sin cykel stulen, vilket pekar på att cykelparkering inomhus upplevs som säkrare mot stöld än de andra lösningarna. Mer om detta senare.

#### *Trygghet*

Resultatet när det kommer till trygghet kan tolkas som positivt, eftersom majoriteten av alla de svarande i enkätstudien känner sig mycket eller ganska trygga med att vistas på den cykelparkering de vanligtvis använder. Dock finns vissa kopplingar mellan var man väljer att parkera och hur man upplever trygghet, vilket kommer att tas upp längre ner i diskussionen.

#### *Tillgänglighet*

När det kommer till hur lätt de boende anser det är att nå de cykelparkeringar som finns vid bostaden blir resultatet sämst på Tegelborgen. Detta är intressant eftersom cykelparkeringarna på Tegelborgen ligger väldigt nära ingången och borde anses mer lättillgängliga än exempelvis parkering inomhus. Förklaringen kan vara att ont om plats, vilket det oftast är på Tegelborgen, påverkar tillgängligheten. På Stämpan Ungdom och Rönnen Student är de boende relativt nöjda med tillgängligheten vilket visar att hiss och öppning av dörrar inte påverkar tillgängligheten allt för mycket så länge allt fungerar som det ska. Dock framkom det från intervjustudien att några av de boende från Rönnen skulle vilja ha automatisk dörröppnare. Om detta hade funnits hade troligtvis tillgängligheten upplevts som ännu bättre.

#### *Parkeringsvanor*

Nästan alla av de boende på Tegelborgen svarar att de parkerar på utomhusparkering. Detta är det enda alternativet som finns om man bortser från den lilla parkering som finns i källarförrådet, vilket gör att resultatet känns rimligt. Enligt intervjustudien används inte källarförrådet till cykelparkering, förutom av några enstaka personer. Dock finns det enligt enkätstudien en mindre andel som väljer att parkera utanför avsedda parkeringsplatser. Vid besök i fastigheten sågs flera av de boende ta upp sina cyklar till den egna bostaden. Anledningen till att de väljer att ta upp cykeln till bostaden kan vara för att de är rädda att få den stulen eller att de är rädda att få den förstörd av regn eller annan nederbörd. Detta bekräftas av intervjustudien, då flera intervjuade berättade att de var missnöjda med cykelparkeringen på grund av att det fattades tak och möjlighet att låsa in cykeln i cykelrum/förråd.

---

På Stämpen Ungdom valde 60 procent att parkera på markplan med väderskyddande tak och 40 procent valde att parkera på takterrassen på våning 4. Takterrassen är som nämnt tidigare en utomhusparkering och har inget väderskyddande tak men liknar mer en inomhusparkering när det kommer till säkerhet, trygghet och tillgänglighet eftersom de boende behöver ta hiss och gå genom dörrar för att komma fram.

Att så många valde parkeringen på markplan kan ha att göra med att det finns väderskyddande tak och cykelställ med ramlåsning, men mest av allt handlar det nog om att den ligger nära ingången och är lätt att komma åt. Dock är det enligt studien mer säkert att parkera på takterrassen eftersom den är låst för utomstående, vilket troligtvis gör att många väljer denna parkering istället.

De boende på Stämpen tvingas göra ett svårt val när det kommer till vilken parkering de ska välja. De som väljer att parkera på takterrassen får bättre skydd mot stöld men tvingas ändå utsätta cyklarna för regn och annan nederbörd. Dessutom innebär takterrassen fler steg, som att transportera cykeln genom dörr och hiss, jämfört med att parkera på markplan. De som parkerar på markplan får skydd mot regn men inget fullgott skydd mot stöld vilket både enkätstudien och intervjustudien visat.

På Rönnen Student väljer nästan alla att parkera i cykelrum inomhus. Några få väljer att parkera på utomhusparkering, kanske för att slippa transportera cykeln i hiss och genom dörrar. Dock verkar det som att många, trots att det kan anses jobbigt att transportera cykeln genom dörrar och hiss, uppskattar Rönnsens cykelrum. Detta framgår både av enkätstudien och intervjustudien. Den främsta anledningen till att de boende väljer att parkera i cykelrum verkar vara att stöldrisken upplevs lägre samt att de vill skydda sina cyklar från regn och annan nederbörd. Cykelrummen såg vid besök rena och fina ut samt hade bra belysning vilket säkert bidrar till de boendes positiva inställning. Dock är det troligt att motståndet att parkera i cykelrum ökar om du till exempelvis använder lastcykel. Dessa cyklar är större och svårare att transportera i hissen. Dessutom är det svårt att klämma in en lastcykel mellan två redan parkerade cyklar, som man ofta behöver göra när man parkerar med standardcykel.

En annan anledning till att så många valde cykelrummen istället för utomhusparkeringarna kan vara att utomhusparkeringarna inte erbjuder vare sig ramlåsning, väderskydd eller bra belysning. Det är dessutom dålig bevakning vissa tider på dygnet, särskilt på den cykelparkering som ligger i norr.

#### *Säkerhet med hänsyn till parkeringsvanor*

Om man bortser från områdena och bara tar hänsyn till parkeringsvanor visar det sig att de som vanligtvis parkerar utomhus (ej låst innergård) är mest rädda för att få sin cykel stulen. Detta är rimligt eftersom det inte finns något skydd för stöld förutom cykelstället. Möjligtvis kan det finnas skydd i form av bevakning, till exempel om de boende har fönster som vetter ut mot parkeringen. De som parkerar på låst innergård är mindre rädda för stöld än den tidigare nämnda gruppen. Här finns förutom cykelställ också skydd i form av låsta grindar eller dörrar. Bevakning från fönster eller balkonger kan också vara en sak som påverkar och gör att säkerheten upplevs högre. De som parkerar inomhus är minst rädda för stöld, vilket stämmer överens med ovanstående diskussion.

#### *Trygghet med hänsyn till parkeringsvanor*

När man kollar på trygghet kopplat till parkeringsvanor visar det sig att de som parkerar inomhus känner sig mest trygga, därefter kommer de som parkerar på låst innergård och sist de som parkerar utomhus. Resultatet pekar på att säkerhet och trygghet hänger ihop, är man orolig för det ena (stöld) är det inte omöjligt att man också är orolig för det andra (sin egen säkerhet).

---

### *Tillgänglighet med hänsyn till parkeringsvanor*

Av de som parkerar utomhus har alla svarat att de tycker det är mycket eller ganska lätt att nå parkeringen. Det intressanta är att av de som parkerar inomhus (i detta fall räknas också takterrassen in här, eftersom möjligheten att nå denna parkering mer påminner om cykelparkering inomhus än vad det påminner om cykelparkering på låst innergård) har svarat mer positivt på tillgängligheten än de som parkerar på låst innergård. Detta visar att parkering inomhus trots hiss och dörrar kan upplevas mer tillgänglig än parkering på låst innergård. Som diskussionen varit inne på tidigare kan detta ha att göra med antal lediga platser. Om det är brist på antal lediga platser och allmänt trång på parkeringsplatsen kan det vara svårt att nå sin cykel och svårt att parkera, eftersom man först måste flytta på andras cyklar.

### *Viktiga faktorer*

I enkätstudien har de boende fått betygsätta ett antal olika faktorer med hänsyn till hur viktiga de tycker att de är. Överlag kan man säga att de svarande tycker att alla faktorer är viktiga och har därmed satt högt betyg på alla. Dock finns vissa variationer. Den faktor som enligt studien är viktigast är gott om platser, därefter kommer möjlighet till ramlåsning och väderskyddande tak. Möjlighet att parkera inomhus och god belysning samt rent och ordningsamt kommer tätt därefter. Det är förvånande att parkering nära ingången kommer så långt ner på listan, som den tredje minst viktiga faktorn. Det verkar helt enkelt som att funktionalitet, att parkeringen fungerar som den ska med tillräckligt många platser och skydd mot väder och stöld, anses viktigare än närhet.

De minst viktiga faktorerna på listan är slippa fysisk ansträngning och speciella platser för lastcyklar. Eftersom åldersgruppen 20-39 år förmodligen består av personer med god hälsa är det inte konstigt att de värderar faktorn att slippa fysisk ansträngning som mindre viktig. Hade studien gjorts på en grupp med personer i åldern 65+ hade troligtvis resultatet sett annorlunda ut. Att speciella platser för lastcyklar också hamnar långt ner på listan har troligtvis att göra med att endast 3 procent av de svarande är lastcyklister. Om man använder standardcykel värderar man inte speciella platser för lastcyklar lika högt som andra faktorer.

Resultatet från enkätstudien bekräftas av intervjustudien som från samtliga områden i Västra Hamnen, Rönnen och Sorgenfri tar upp väderskydd och skydd mot stöld (exempelvis ramlåsning eller i bästa fall låsbara rum/förråd) som viktiga faktorer. I intervjustudien framkom också att många av de svarande påverkas av cykelparkeringens utformning när det gäller väderskydd och låsmöjligheter främst när det kommer till val av cykel, då många avstår från att äga en dyr cykel i rädsla att få den stulen eller förstörd av regn.

### *Cykelställ*

När det kommer till vilket cykelställ de boende föredrar är det ramlåsbart ställ utan stöd för hjulet som är mest populärt. Detta beror troligtvis på att det är möjligt att låsa ramen, vilket de boende som sagt värderar högt, men också på att de känner igen stället och vet hur det fungerar. Denna typ av ställ är nämligen vanligt förekommande runt om i Malmö och även vid bostäder.

Igenkänningsfaktorn tros ha en stor inverkan på vilket ställ de boende väljer. Trots att litteraturstudien visat att hjulhållande horisontellt cykelställ är ostabilt och dessutom kan skada cyklarnas däck har 24 procent av de boende valt detta ställ. Att de boende har valt detta ställ kan vara för att de precis som med föregående ställ känner igen det. Dessutom är det troligt att vissa boende, eftersom de värderar gott om plats väldigt högt, har valt detta ställ för att de upplever att det ger plats till fler cyklar.

Det tredje mest populära stället är hjulhållande vertikalt cykelställ. Förmodligen har de boende valt detta ställ av samma anledning som det föregående, att det är lätt att förstå hur

---

det ska användas på grund av att stället har funnits under en lång tid och på många platser. Om inte de boende har stor erfarenhet av olika cykelställ tror jag inte att de ser någon skillnad på hjulhållande horisontellt och vertikalt cykelställ. För många ser det troligtvis ut att vara samma sak, åtminstone när man ser det på bild.

Näst på tur av de ställ som de boende föredrar är ramlåsbart ställ med stöd för hjulet. Detta ställ föredras av 14 procent av de svarande. Att inte fler har valt detta ställ kan ha att göra med att de inte riktigt känner till det, att de inte förstår hur det ska användas eller att det upplevs som svårt att få cykeln på plats (den måste lyftas lite). Samma sak gäller för det sista stället, med parkeringsmöjligheter i två våningar. Detta ställ är troligen minst populärt på grund av att det krävs en fysisk ansträngning för att få upp cykeln på andra våningen samt på grund av att många kanske är osäkra på hur stället ska användas. Dessutom har det enligt litteraturstudien framkommit att vissa ställ i två våningar haft för litet c/c-avstånd vilket gör parkering av två cyklar bredvid varandra svårt. Det är möjligt att de boende har negativ erfarenhet av just detta vilket innebär att de hellre väljer att använda ett annat ställ.

#### *Olika valsituationer*

Resultatet från de olika valsituationerna visar på flera intressanta punkter. Att de boende föredrar parkering i förråd/rum på markplan jämfört med parkering i källare var ett väntat resultat, eftersom litteraturstudien flera gånger pekat på att bra parkering i källare är svårt att åstadkomma. Även när de boende fick välja mellan parkering utomhus med väderskyddande tak och parkering i källare var det fler som valde parkering utomhus än som valde parkering i källare. Resultatet bekräftas av intervjustudien där de som har tillgång till källarförråd i de flesta fall har en negativ inställning till parkering i källare.

När det kommer till hur de boende värderar avstånd jämfört med andra faktorer är resultatet förvånande. Litteraturstudien har flera gånger pekat på att avståndet är den viktigaste faktorn men i enkätstudien ser resultatet annorlunda ut. Lite mer än hälften valde det alternativ där cykelparkeringen låg längre bort från ingången (23 meter) för att få ramlåsning. Även med väderskyddande tak var det ganska många, cirka hälften av de svarande, som valde att gå den längre sträckan för att få väderskyddande tak. Dock är det ganska svårt att bedöma avstånd vilket kan vara en anledning till att så många i teorin valde att gå den längre sträckan. I praktiken är det inte säkert att de hade gått 23 meter extra för att få ramlåsning eller väderskydd.

### 7.2.3 Planerare och andra aktörer

Här diskuteras vad olika aktörer tror att de boende vill ha samt om denna bild stämmer överens med vad de boende faktiskt vill ha enligt enkätstudien och intervjustudien. Olika utmaningar när det kommer till utformning av cykelparkering vid bostaden tas också upp och diskuteras med hänsyn till vad de olika aktörerna svarat.

Kommunen tar som nämnt tidigare upp att olika personer har olika behov när det kommer till cykelparkering. Detta har bekräftats flera gånger i examensarbetet, dels genom litteraturstudien men också i resultatet som visar att cirka hälften av de boende är villiga att gå en längre sträcka för att få ramlåsning respektive väderskydd medan den andra hälften inte är det. Detta tankesätt, att olika personer har olika behov, behöver finnas hos alla personer som är inblandade i planering och utformning av cykelparkering.

Något som de flesta av de intervjuade är överens om är att tillgänglighet är en viktig faktor. Detta är också viktigt enligt de boende, vilket visar sig på olika sätt genom resultatet. Dels har de boende rankat gott om platser som den viktigaste faktorn när det kommer till cykelparkering vilket hänger ihop med tillgänglighet. Om det finns ont om platser skapas

---

nästan alltid sämre möjligheter att nå cykelparkeringen eftersom de boende tvingas parkera sina cyklar felaktigt, i värsta fall framför någon annans cykel eller framför dörrar. Närhet till ingången är en annan faktor som hör ihop med tillgänglighet, eftersom det ofta blir högre tillgänglighet om parkeringen ligger nära ingången jämfört med om parkeringen ligger i exempelvis en källare där man behöver transportera cykeln genom tunga dörrar och trånga passager. Cirka hälften av de boende, som nämnt tidigare, föredrar närhet till cykelparkeringen och därmed hög tillgänglighet framför andra faktorer. Nästan alla de boende föredrar andra parkeringslösningar framför parkering i källare, vilket återigen visar på att tillgänglighet är en viktig faktor.

De aktörer som blivit intervjuade anser att säkerhet är en viktig faktor och något som de boende värderar högt. Detta stämmer väl överens med resultatet eftersom ramlåsning och möjlighet att parkera inomhus har rankats högt av de boende jämfört med andra faktorer.

Något som arkitekterna tagit upp som en viktig faktor är estetik. Detta tros vara viktigt för de boende till viss del. Vid intervju med de boende från Tegelborgen framkom dock att utformningen av innergården var ett stort irritationsmoment eftersom stora ytor togs upp av olika slags dekorationer. Ytor som de boende menar hade kunnat användas till cykelparkering. Att cykelparkeringarna har hög estetik kan därför anses viktigt, men bara om det görs på ett sätt så att god funktionalitet inte påverkas.

Utmaningar som finns för att tillgodose de boende med bra cykelparkeringar handlar enligt kommunen och bostadsbolagen främst om brist på plats och brist på pengar. Kommunen tar också upp att det ibland händer att arkitekter och byggherrar missar att ta med cykelparkeringen i ett tidigt skede vilket är ett stort problem. Ett dokument med tydliga exempel på hur attraktiv cykelparkering utformas behövs både enligt kommunen och enligt arkitekterna.

Enkätstudien har som sagt visat att de boende känner sig mest säkra och även mest trygga när de får parkera inomhus. Enligt bostadsbolagen är det dock mycket svårt att tillgodose de boende med cykelparkering inomhus. Detta har dels att göra med att det inte finns tillräckligt mycket plats, exempelvis i befintliga hus men också i nybyggnadsprojekt då tomten i många fall är liten, men främst handlar det om en pressad budget. Bostadsbolagen tar upp att parkering inomhus försämrar projektets investeringskalkyl eftersom ytor som tas upp av cykelparkering inte är uthyrningsbara. För att investeringen i projektet ska bli så bra som möjligt använder de hellre ytorna inomhus till lägenhetsytor.

Den pressade budgeten i nybyggnadsprojekt resulterar också i att sämre ställ väljs, ofta ställ som inte erbjuder ramlåsning. Enligt MKB är det en stor utmaning att byta ut gamla ställ utan ramlåsning till nya ställ med ramlåsning. Att i nybyggnadsprojekt sätta in medelmåttiga ställ redan från början gör inte saken bättre. I de flesta fall måste dessa bytas ut efter ett par år. Antingen för att de går sönder eller för att de boende efterfrågar bättre ställ med ramlåsning.

Kommunen tar upp att planering för god cykelparkering ska finnas med i ett tidigt skede. Detta anses mycket viktigt eftersom det i många fall är svårt att anpassa cykelparkeringen i efterhand. Eftersom mycket pekar på att andelen cyklister kommer att fortsätta öka i våra städer kommer också kraven på attraktiv cykelparkering att öka i framtiden vilket innebär att de bostäder som byggs nu bör kunna uppfylla cyklisternas krav idag och en lång tid framöver. Annars blir det kostsamt och tidskrävande, precis som MKB varit inne på, när fastighetsägaren inser att trycket på attraktiva cykelparkeringar är högre än väntat.

---

## 8 Slutsats

Litteraturstudien visar att cykeltrafik behövs för ett hållbart och välfungerande samhälle. Cykelparkering i sin tur är en viktig del och det behövs både fler och bättre cykelparkeringar för att tillgodose cyklisternas behov. Litteraturstudien indikerar att cyklisterna cyklar oftare om utbud och utformning av cykelparkeringar förbättras.

Av examensarbetet framgår att olika grupper och deras behov är mycket viktigt att ta hänsyn till vid utformning av cykelparkering.

Att det finns gott om platser anses vara den viktigaste faktorn när det kommer till cykelparkering vid bostaden. Detta verkar också påverka hur lätt de boende upplever det att nå cykelparkeringen. De som svarat att det alltid är ont om plats har också svarat att de upplever det svårt att nå cykelparkeringen.

När det kommer till vilka ställ som ska användas är slutsatsen att de boende föredrar ställ som de känner igen och som är enkla att använda. Ramlåsning är en faktor som värderas högt av de boende. Ramlåsning som säkerhetsåtgärd fungerar dock bäst i kombination med hög bevakning vilket kan vara svårt att åstadkomma vid bostaden under vissa tider på dygnet. I de flesta fall är bevakningen högre på allmänna platser som tågstationer eller liknande då fler människor rör sig där.

Avstånd till målpunkten, som i litteraturstudien tagits upp som den viktigaste faktorn när det gäller cykelparkering på allmän plats, har visat sig mindre viktig för vissa av de boende. Istället är det säkerhet och möjlighet att skydda cykeln mot väder som anses viktigt av dessa personer. När det kommer till cykelparkering vid bostaden är det alltså mycket viktigt att erbjuda de boende mer än ett alternativ. På så sätt kan alla hitta en lösning som passar dem.

De som planerar och utformar cykelparkering verkar ha en relativ god bild av vad de boende vill ha när det gäller cykelparkering vid bostaden. Hur detta ska uppnås verkar inte lika klart, eftersom många efterfrågar en tydlig exempelsamling att utgå ifrån. Den största utmaningen ligger i att hitta lämpliga platser för cykelparkering, där tillräckligt många ställ får plats, samt att hålla sig inom budget.

### 8.1 Rekommendationer till fortsatt arbete

Som nämnt tidigare behöver det göras fler studier när det gäller olika grupper av cyklisterna och deras behov.

Idag finns många olika parkeringslösningar, vilka skulle behövas följas upp. Detta kan göras genom enkätstudie men även genom att studera hur de boende använder cykelparkeringarna.

Det skulle också behövas en exempelsamling som visar hur attraktiv cykelparkering utformas och vilka ställ som bör användas/undvikas. Detta skulle göra det svårare för verksamheter i branschen att ignorera vikten av bra cykelparkering. Exempelsamlingen skulle också i längden göra stadens olika cykelparkeringar och cykelställ mer enhetliga, vilket gör det lättare för cyklisterna att känna igen och använda dem på ett korrekt sätt.

---

## 9 Referenser

Aldred, R. Jungnickel, K. (2013). *Matter in or out of place? Bicycle parking strategies and their effects on people, practices and places*. *Social and Cultural Geography*. 6(14)

Biltema. (2017). Hjulhållande cykelställ horisontellt (Elektronisk). Tillgänglig:  
<http://images.biltema.com/PAXToImageService.svc/article/xlarge/27196> (2017-12-04)

Bogren, J. Gustavsson, T. och Loman, G. (2014). *Klimatförändringar – Naturliga och antropogena orsaker*. Studentlitteratur AB.

Boverket, Trafikverket och SKL (2015). *TRAST – Trafik för en attraktiv stad*. Handbok. Utgåva 3.

World Commission On Environment And Development. (1987). *Our Common Future*.

Burley. (2017). Cykelkärra av märket Burley. Tillgänglig:  
<https://burley.com/product/encore/> (2017-12-05)

CROW. (2006). *Design manual for bicycle traffic*.

Cycling Embassy of Denmark. (2010). *Bicycle parking manual* (Elektronisk). Tillgänglig:  
[http://www.cycling-embassy.dk/wp-content/uploads/2010/08/Bicycle\\_Parking\\_Manual.pdf](http://www.cycling-embassy.dk/wp-content/uploads/2010/08/Bicycle_Parking_Manual.pdf)  
(2017-09-11).

Ebiker. (2017). Lådcykel med 2 hjul. Tillgänglig:  
<http://www.ebiker.se/produkt/babboe-city-e-se-edition/> (2017-12-04)

Emanuel, M. (2009). *Nytta eller nöje? Strategier i Cykelfrämjandets historia* (Elektronisk). Tillgänglig:  
<http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:487779/FULLTEXT01.pdf> (2017-12-06)

Falco. (2017). Ramlåsbart ställ med stöd för hjulet (Elektronisk). Tillgänglig:  
<http://www.falco.co.uk/products/cycle-parking/cycle-racks/> (2017-12-04)

---

Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Island Press.

Hags. (2017). Hjulhållande cykelställ vertikalt (Elektronisk). Tillgänglig:

<http://www.hags.com/download/file/path/Yzpcaw5ldHB1YlxFLUNvbW1lcmNIXEJvbHRcc2l0ZXNcYWxsXGZpbGVzXGltcG9ydFw4MDAzNTMxXEJpbGRlclw4MDAzNTMxLmpwZw==> (2017-12-04)

Hagson. (2004). *Stads- och trafikplaneringens paradigm: en studie av SCAFT 1968, dess förebilder och efterföljare*. Chalmers Tekniska Högskola, Göteborg.

Henriksson, P. och Svensson, T. (2014). *Invånarnas syn på den framtida trafiken i Malmö innerstad – resultat från en enkätundersökning*. VTI, Linköping.

Heunen, R. (2015). *Årets cykelfrämjarkommun: Malmö!* (Elektronisk). Tillgänglig:

<http://cykelframjandet.se/blog/nyheter/arets-cykelframjarkommun-malmo/>

IPCC. (2007). *Summary for Policymakers. In: Climate Change 2007: Impacts, Adaptation and Vulnerability* (Elektronisk). Tillgänglig:

[http://www.ipcc.ch/publications\\_and\\_data/ar4/wg2/en/spm.html](http://www.ipcc.ch/publications_and_data/ar4/wg2/en/spm.html) (2017-12-05)

Jansson och Partner. (2017a). Ramlåsbart ställ utan stöd för hjulet (Elektronisk). Tillgänglig:

[http://www.janssonpartner.se/\\_images/1451989360\\_713\\_113.jpg](http://www.janssonpartner.se/_images/1451989360_713_113.jpg) (2017-12-04)

Jansson och Partner. (2017b). Cykelställ i två våningar (Elektronisk). Tillgänglig:

[http://www.janssonpartner.se/\\_images/London\\_460.jpg](http://www.janssonpartner.se/_images/London_460.jpg) (2017-12-04)

Larsen, J. (2015). *Bicycle parking and locking: Etnography of design and practices*. *Mobilities*. 12(1), s. 53-75

Malmö stad. (2001a). *Cykelparkeringshandbok för Malmö – Förslag till standard i gatumiljö samt utformningsexempel*

Malmö stad. (2001b). *Förslag till utformning och dimensionering av cykelparkeringar inomhus*

Malmö stad. (2010). *Parkeringspolicy och Parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö*

Malmö stad. (2012a). *Cykelprogram för Malmö stad 2012-2019*



---

Malmö stad (2012b). *Trafikmiljöprogram Malmö stad 2012-2017*

Malmö stad. (2013). *Resvaneundersökning i Malmö 2013*

Malmö stad. (2016a). *Mobility Management för byggherrar*

Malmö stad (2016b). *Trafik- och mobilitetsplan för ett mer tillgängligt och hållbart Malmö*

Malmö stad. (2017). *Översyn av Malmö stads parkeringspolicy*

Malmö stad. (u.å.). *Parkeringsstrategi Hyllie*

MKB. (u.å.). MKB på två minuter (Elektronisk). Tillgänglig:

<https://www.mkbfastighet.se/om-mkb/> (2017-12-04)

My Bike Park. (2017). Vertikalt cykelställ på väggen. Tillgänglig:

<http://mybikepark.se/produkter/vertikal-cykelparkering/> (2017-12-04)

Naturskyddsföreningen. (2017). *Faktablad: Växhuseffekten* (Elektronisk). Tillgänglig:

<https://www.naturskyddsforeningen.se/skola/energifallet/faktablad-vaxhuseffekten> (2017-09-11)

Naturvårdsverket. (2017). *Transporter och trafik* (Elektronisk). Tillgänglig:

<http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Transporter-och-trafik/> (2017-09-11)

Polar cykler. (2017). Lådcykel med 3 hjul (Elektronisk). Tillgänglig:

<https://polarcykler.dk/produkt/johnny-loco-ladcykel-til-2-boern/> (2017-12-04)

Pucher, J. och Buehler, R. (2012). *City Cycling*. Urban and Industrial Environments

Sakurai, R. (2016). *Can You Ride a Bicycle? The Ability to Ride a Bicycle Prevents Reduced Social Function in Older Adults With Mobility Limitation*. Tokyo Metropolitan Institute of Gerontology, 26(6)

---

Shemsanga, C. Nyatichi Omambia, A. Yansheng, G. (2010). *The Cost of Climate Change in Tanzania: Impacts and Adaptations*. School of Environmental Studies, China University of Geosciences. 6(3)

SKL och Trafikverket. (2010). *GCM-handbok, Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel och mopedtrafik i fokus*. SKL Kommentus och Sveriges Kommuner och Landsting.

Skandia Fastigheter. (u.å.). *Fastigheter som gör skillnad* (Elektronisk). Tillgänglig: <https://www.skandiafastigheter.se/Om-Skandia-Fastigheter/>

The Association of Pedestrian and Bicycle Professionals. (2015). *Essentials of Bike Parking: Selecting and Installing Bike Parking that Works*

Trafikverket. (2015). *Vägar och gators utformning, VGU*

Uteprodukter. (2017). Hjulhållande cykelställ i olika höjd (Elektronisk). Tillgänglig: <http://www.uteprodukter.se/cykelstall/cykelstall-gemini-6-platser/435> (2017-12-04)

Van der Spek, S. och Scheltema, N. (2015). *The importance of bicycle parking management*. Research in Transportation Business and Management, 15, s. 39-49

Yuan, C., Yangbo, S., Jun, L. och Lusk, A. (2017). *Cycle Tracks and Parking Environments in China: Learning from College Students at Peking University*. International Journal of Environmental Research and Public Health, 14(8)

Älvängens cykel. (2017). Standardcykel från Sjösala (Elektronisk). Tillgänglig: <http://www.alvangencykel.se/butik/sjosala-isabella-7-vxl-2016/> (2017-12-04)

---

# 10 Bilagor

## 10.1 Enkätstudie

### Cykelparkering vid bostaden

#### Vilken typ av cykel använder du mest?

- Vanlig cykel
- Elcykel
- Vanlig cykel + cykelkärra
- Lådcykel 2 hjul
- Lådcykel 3 hjul
- Använder ingen cykel

#### Hur nöjd är du överlag med cykelparkeringen vid din bostad?

- Mycket nöjd
- Ganska nöjd
- Ganska missnöjd
- Mycket missnöjd

#### Vad tycker du om cykelparkeringen vid din bostad när det kommer till antal platser?

- Alltid gott om platser
- Oftast gott om platser
- Oftast ont om platser
- Alltid ont om platser

#### Var brukar du vanligtvis parkera din cykel?

- På utomhusparkering
- I cykelrum inomhus (ej källare)
- I cykelförråd utomhus
- I källare

Känner du en oro att din cykel ska bli stulen på den plats du vanligtvis parkerar?

- Ja
- Nej

Hur trygg känner du dig med att vistas på den plats där du vanligtvis parkerar din cykel?

- Mycket trygg
- Ganska trygg
- Ganska otrygg
- Mycket otrygg

Hur upplever du möjligheten att nå den cykelparkering du vanligtvis använder?

- Mycket lätt
- Ganska lätt
- Ganska svårt
- Mycket svårt

Betygsätt alla nedanstående faktorer med betyg 1 - 4, där 1 = inte alls viktig och 4 = mycket viktig.

Väderskyddande tak utomhus	_____
Slippa fysisk ansträngning	_____
Möjlighet att parkera inomhus	_____
Gott om platser	_____
Möjlighet att låsa fast ramen	_____
Rent och ordningsamt	_____
Speciella platser för lådcyklar	_____
Parkering nära entrén	_____
God belysning	_____

Vänd blad!

Vilket typ av cykelställ (välj endast ett) använder du helst av följande (ringa in):



Cykelställ nr. 3, 4 och 5 ger  
möjlighet att låsa fast ramen.

---

Nu kommer du att få ett antal frågor där du ska välja 1 av 2 alternativ.

Vilket av följande alternativ väljer du helst:

- Cykelparkering i källargarage
- Cykelparkering i förråd/rum i markplan

Vilket av följande alternativ väljer du helst:

- Cykelparkering utomhus 2 meter från entrén utan ramlåsning
- Cykelparkering utomhus 25 meter från entrén med ramlåsning

Vilket av följande alternativ väljer du helst:

- Cykelparkering utomhus 2 meter från entrén utan väderskyddande tak
- Cykelparkering utomhus 25 meter från entrén med väderskyddande tak

Vilket av följande alternativ väljer du helst:

- Cykelparkering i källargarage
- Cykelparkering utomhus med väderskyddande tak

Nu kommer några frågor som handlar om dig.

Hur gammal är du?

- 0 - 19
- 20 - 39
- 40 - 64
- 65+

Hur många dagar i veckan använder du din cykel?

- 0 - 1
- 2 - 3
- 4 - 5
- 6 - 7

---

## 10.2 Intervjustudie

### Intervjumall boende

Om du får välja EN sak som ska förbättras när det kommer till cykelparkeringen i ditt område, vad skulle det vara?

---

---

---

Vad anser du är det bästa respektive sämsta med cykelparkeringen i ditt område?

---

---

---

---

---

---

Tror du att cykelparkeringarna i ditt område påverkar hur ofta du väljer att cykla? Varför? Varför inte?

---

---

---

---

---

---

---

## Intervjumall kommun, bostadsbolag och arkitekter

Vilka dokument använder ni som handledning vid utformning av cykelparkering?

---

---

---

Vad tror ni att de boende vill ha när det gäller cykelparkering vid bostaden?

---

---

---

---

---

---

Vad anser ni är den största utmaningen just nu när det kommer till utformning av cykelparkering vid bostaden?

---

---

---

---

---

---

Finns det något som försvårar ert arbete med att tillgodose de boende med bra cykelparkeringar?

---

---

---

---

---

---