

Kontaktpersoner
Exploateringskontoret
Patrik Berglin
Telefon: 08-508 264 79**Trafikkontoret**
Per-Åke Tjärnberg
Telefon: 08-508 266 86**Stadsbyggnadskontoret**
Jenny Kihlberg
Telefon: 08-508 273 79**Till**
Exploateringsnämnden
2015-03-19
Trafiknämnden
2015-03-19
Stadsbyggnadsnämnden
2015-03-26

Förslag på cykelparkeringstal i nyproduktion

Kontorens förslag till beslut

1. Stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen och beslutar att implementera kontorens förslag till cykelparkeringstal vid nyproduktion
2. Exploateringsnämnden godkänner redovisningen och förslag till cykelparkeringstal vid nyproduktion.
3. Trafiknämnden godkänner redovisningen och förslag till cykelparkeringstal vid nyproduktion.

Krister Schultz
Förvaltningschef
ExploateringskontoretPer Anders Hedkvist
Förvaltningschef
TrafikkontoretAnette Scheibe Lorentzi
Förvaltningschef
Stadsbyggnadskontoret

Sammanfattning

Exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden har fått i uppdrag att vidta åtgärder för att fler cykelparkeringar skapas i Stockholm. Trafiknämnden har fått i uppdrag att ta fram ett cykelparkeringstal för nyproduktion. Stadsbyggnadsnämnden och exploateringsnämnden ansvarar för att parkeringstalet införlivas i planprocessen.

Kontoren har i arbetet med att ta fram förslag på cykelparkeringsnorm kartlagt andra cykelstäders p-tal, såväl svenska som utländska exempel och samrått med aktörer inom bygg- och fastighetsbranschen för att få en god bild av rimligheten i förslagen.

Bostäders och arbetsplatsers behov av cykelparkering ska i första hand lösas inom fastigheten. I kontorens förslag ställs inga formella krav på att cykelparkeringar ska anordnas inomhus. Föreliggande förslag till cykelparkeringstal bygger dels på ett undersökt behov hos bostadsrättsinnehavare och hyresgäster i nyproduktionsområden, dels på tidigare rekommendationer för cykelparkeringstal från trafikkontoret. Kontorens förslag till cykelparkeringstal återfinns på sida sex i detta tjänsteutlåtande. Talen är utformade i spann varför det finns möjlighet att anpassa antalet platser efter projektspecifika förutsättningar.

Kontoren föreslår att nämnderna godkänner redovisningen och förslag till cykelparkeringstal samt att stadsbyggnadsnämnden beslutar att implementera förslaget i planprocessen.

Bakgrund

Bra cykelparkeringar är en viktig del i infrastruktur för cykel. I nuläget ökar cykeltrafiken i Stockholm och frågan om hur stort antal cykelparkeringar det ska planeras och projekteras för är ofta förekommande. En ökande andel cyklister medför även ökat behov av förvaring av cyklar och tillhörande utrustning. Kommunen har det övergripande ansvaret för planering av parkeringar. Fastighetsägare ansvarar för att parkeringar anordnas på kvartermark vid nybyggnation. Kommunen anger i detaljplaneprocessen vilket parkeringstal som ska tillgodoses och hur detta kan ske.

Idag finns det en av trafikkontoret framtagna cykelparkeringsnorm. Denna återfinns i handboken "Cykelparkering i staden" från 2008. Handboken anger bland annat 1,5 cykelparkeringsplatser per lägenhet, 2,0 platser per studentlägenhet samt 0,1 platser/25 kvm för kontor. Dessa normer har ej beslutats politiskt, men tillämpas i regel i plan- och exploateringsprocesserna.

I Stockholms stads cykelplan (kommunfullmäktige 2013-02-18) anges att nya parkeringstal ska tas fram för att ligga till grund för kravställande och rekommendationer gentemot fastighetsägare och exploatörer. Nya parkeringstal bör beslutas av stadsbyggnadsnämnden. Exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden har av kommunfullmäktige fått i uppdrag att vidta åtgärder för att fler cykelparkeringar skapas i Stockholm. Trafiknämnden har i budgeten för 2015 fått i uppdrag att ta fram ett cykelparkeringstal för nyproduktion. Stadsbyggnadsnämnden tillsammans med exploateringsnämnden ansvarar för att framtagna parkeringstal införlivas i planprocessen. Kontoren bedömer att ett fastslaget cykelparkeringstal kommer att bidra till att underlätta hanteringen av cykelparkeringar i plan- och bygglovsärenden.

Ärendets beredning

De tre kontoren har gemensamt arbetat med att ta fram förslag till reviderade riktlinjer för cykelparkering. En enkätundersökning har gjorts avseende cykelinnehav i nybyggda hyres- och bostadsrättslägenheter. Enkäten, som skickats ut till 6 000 hushåll, visar att cykelinnehavet ökar i takt med antal rum och att efterfrågan ser olika ut beroende på livsfas, se diagram 1 och 2.

Diagram 1: Genomsnittligt cykelinnehav per lägenhetsstorlek i Stockholm stad. Källa: Tyréns

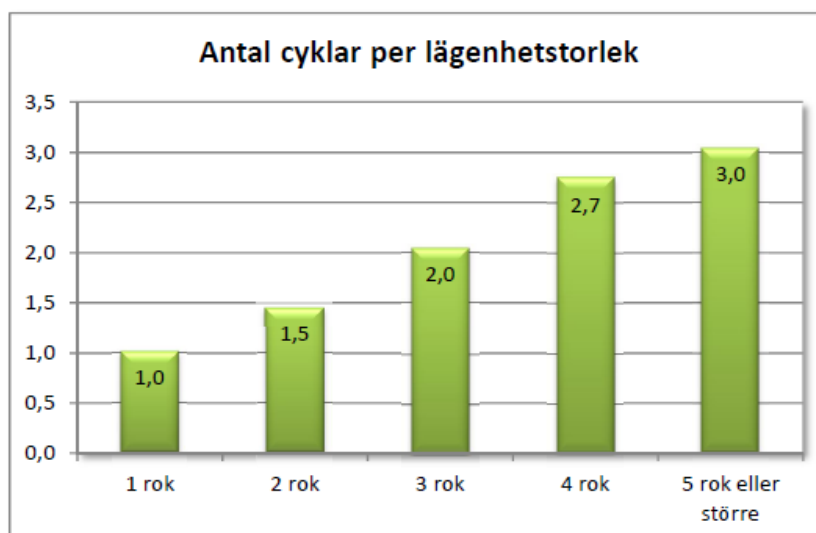
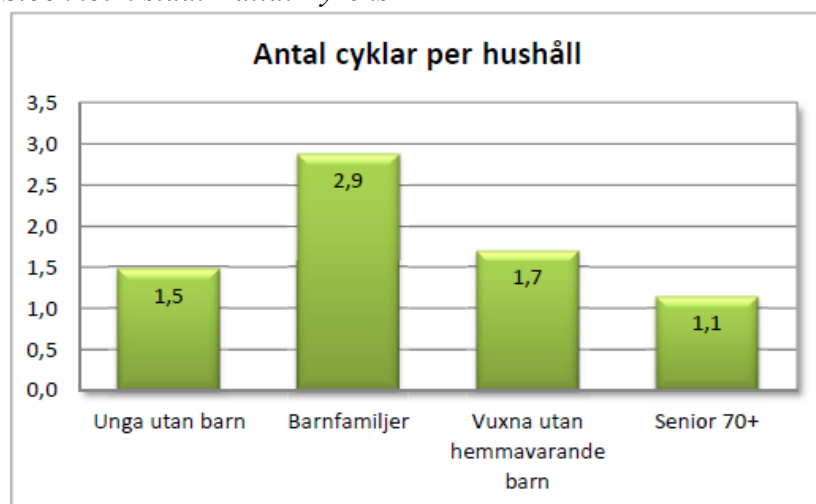


Diagram 2: Genomsnittligt cykelinnehav för olika livsfaser i Stockholm stad. Källa: Tyréns



Undersökningsresultatet pekar på att övrig cykelutrustning, som exempel cykelkärror, har blivit allt vanligare och kan medföra ökad efterfrågan av mer utrymme.

Kontoren har kartlagt andra cykelstäders parkeringsnorm, såväl svenska som utländska exempel, för att få en bild av vilka kategorier samt vilken nivå på p-tal som valts. I utredningen har även ett antal aktörer från bygg- och fastighetsbranschen tillfrågats. Aktörerna poängterade att det råder skiftande förutsättningar för cykelparkeringar i garage för olika projekt

beroende på lokalisering i staden och att cykelparkeringar tar stor yta i anspråk som konkurrerar med andra funktioner. Kontoren har efter undersökningen gjort justeringar efter de synpunkter som inkommit. De andra städernas cykelparkeringsnorm återges i en jämförande tabell under analys av konsekvenser på sida 8.

Kontorens förslag till cykelparkeringstal

Förslaget inkluderar parkeringstal för bostäder och olika typer av verksamheter. Såväl bostäders som arbetsplatsers behov av cykelparkering ska i första hand lösas inom fastigheten. Principen är att parkering ska anordnas på tomtmark eller inom huset, inte på gatumark. Stöd för detta finns i 8 kap 9 § i plan- och bygglagen. Innebörden av detta är att en obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas så att det på tomten eller i närheten av den i skäligen utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon. Om tomten ska bebyggas med byggnadsverk som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering, ska friyta i första hand ordnas.

I kontorens förslag till cykelparkeringstal i nyproduktion ställs inte några formella krav på anordnande av cykelparkeringsplatser inomhus. Däremot bör parkeringsplatser anordnas på sådant sätt att markutnyttjandet blir så effektivt som möjligt. Samtidigt är det av stor vikt att de är enkla att nå och använda.

Kontorens förslag till parkeringstal i nyproduktion har sin grund dels i den enkätundersökning som gjorts bland hyresgäster och bostadsrättsinnehavare i nyproduktionsområden, dels i tidigare rekommendationer för cykelparkeringstal som anges i handboken Cykelparkering i staden. (Stockholms stads trafikkontor 2008). Kontoren har fokuserat på att förenkla och tydliggöra befintliga rekommendationer för bostäder och studentbostäder. Föreslagna parkeringstal förväntas även ta hänsyn till ökat framtida behov, både vad avser fler cyklar och innebär att större cyklar som exempelvis lådcyklar också får plats. Cykelparkeringstal för arbetsplatser har sin grund i att cykelplanens mål är att öka cykelandelen för arbetspendling till 15 % fram till år 2030.

Den säkraste variabeln är att använda lägenheternas storlek eftersom det kan vara svårt att i tidiga skeden förutse antalet

personer eller målgrupp som kommer att flytta in. Detta framkom även i enkätundersökningen. Om möjligt bör det sedan kombineras med trolig målgrupp eller livsfas hos de boende som kan tänkas flytta in. I sådana fall bör talet räknas upp något för barnfamiljer, och ner något för seniorer. Ett snittvärde att ha i beaktande är cykelinnehav per person, vilket uppgår till 0,9.

De cykelparkeringstal som anges är kommunens bedömning av vad som kan antas vara skäligt antal parkeringar att anordna vid nyproduktion. Då talen är utformade i spann finns det möjlighet att anpassa antalet cykelparkeringsplatser efter de specifika förutsättningar som råder inom varje enskilt nybyggnadsprojekt. Både geografiskt läge och vilken livssituation man kan förvänta att inflyttade boende befinner sig i påverkar parkeringstalet.

För markanvändningsområden där parkeringstal saknas får en särskild bedömning avseende lämpligt antal parkeringar göras för varje enskilt fall. För bostäder och verksamheter som har tydligt avvikande behov av cykelparkeringar kan särskild utredning behöva göras. I sådana fall gäller denna före det allmänna cykelparkeringstalet.

Cykelparkeringstal

Utifrån ovanstående resonemang rekommenderar kontoren nedanstående cykelparkeringstal för nyproduktion. För samtliga tal är besöksparkering inkluderad. Föreslagna parkeringstal utgår från standardcyklar, men rymmer även mer utrymmeskrävande cykelfordon som exempelvis lådcyklar. Vid tillämpning av talen är det platsens och det specifika projektets beskaffenhet som får vara avgörande.

Bostäder

2,5 - 4 platser/100 m² BTA

Studentbostäder

1,5 platser/lägenhet för lägenheter mindre än 35 m² BTA

2,5 platser/lägenhet för lägenheter större än 35 m² BTA

Arbetsplatser⁵

Minst 0,2 platser per anställd.

Alternativt

Kontor: 10-20 platser per 1000 m² BTA¹

Industri: 5-10 platser per 1000 m² BTA²

Handel⁵

20-30 parkeringsplatser/1000 kvm BTA.

Kollektivtrafikknutpunkter och hållplatser⁵

5-15 platser/100 resenärer³

Grundskolor, Gymnasium, Höskolor⁵

30-70 parkeringsplatser/100 elever⁴

Idrotts, Nöjes- och rekreationsanläggningar⁵

10-40 parkeringsplatser/100 besökare eller åskådarplatser

1 baseras på ca 20 m² /anställd

2 undantag kan tillåtas med hänsyn till industrins lokalisering

3 Påstigande under morgonrusningen.

4 Bör alltid utgå från den högre siffran, men även analysera nuläget och önskat framtida läge.

5 För denna typ av verksamhet får en separat bedömning och/eller utredning utifrån platsens och verksamhetens behov och beskaffenhet avgöra slutgiltigt parkeringstal för cykel. I en sådan bedömning skall beaktas hur många cykelparkeringsplatser som kan tänkas användas samtidigt och platsens läge beaktas. Ifall ett projekt avser en förskola behöver en liknande bedömning göras. För exempelvis handel och skolor kan cykelparkeringarnas kvalitet och lätnåbarhet vara viktigare än ett specifikt antal.

BOA=Boarea, BTA=Bruttototalarea

Analys av konsekvenser

Tabell 1 nedan visar en jämförelse mellan kontorens förslag till cykelparkeringstal och andra städers cykelparkeringsnormer.

	Kontorens förslag	Malmö	Lund	Linköping	Odense	Köpenhamn	Holland*
Flerbostads- hus	2,5-4 cpl/100 kvm BTA (motsv ca 2,8 cpl/lgh)	2,5 cpl/lgh	3 cpl/100 kvm BTA	3 cpl/100 kvm BTA	2 cpl/100 kvm	2,5 cpl/100 kvm	
Studentboende	1,5-2,5 cpl/lgh	1,5 cpl/lgh	4,5 cpl/100 kvm	5,5 cpl/100 kvm	1 cpl/lgh	4 cpl/100 kvm	
Kontor	10-20 cpl/1000 kvm BTA	0,4 cpl/anställd och besökare	20 cpl/1000 kvm BTA	18 cpl/1000 kvm BTA	04-0,6 cpl/anställd	1,5 cpl/100 kvm	
Industri	5-10 cpl/1000 kvm BTA		5 cpl/1000 kvm BTA	9-10 cpl/1000 kvm BTA			
Handel	20-30 cpl/1000 kvm BTA		30 cpl /1000 kvm BTA	23-29 cpl/1000 kvm BTA		4 cpl/1000 kvm	5-10 cpl/100 kvm
Kollektivtrafik- knutpunkter och hållplatser	5-15 cpl/100 resenärer				02-04 cpl/resande		30-40 % av påstigande kommer med cykel
Grundskolor, gymnasium, högskolor	30-70 cpl/ 100 elever	30-45 cpl/100 elever	30-45 cpl/1000 kvm BTA				30-70 cpl/100 elever

Tabell 1: jämförande tabell av cykelparkeringstal i olika städer.

* I Holland gäller 2003 Building Decree vilken antas motsvara Sveriges plan- och bygglag. Systemet skiljer sig från det svenska då 2003 Building Decree slår fast standardtyor för cykelparkering i nybyggnadsprojekt snarare än antalet cykelparkeringsplatser.

Föreslagna cykelparkeringstal innebär en höjd ambitionsnivå för cykelparkeringsplatser vid bostäder i jämförelse med de idag befintliga normerna.

Tidigare norm tar inte hänsyn till lägenheternas storlek och fångar således inte upp att större lägenheter genererar större cykelinnehav per lägenhet. Kontorens förslag innebär generellt att ett ökat spann tillämpas jämfört med tidigare riktlinjer.

Konsekvensen av det föreslagna cykelparkeringstalet är svår att

entydigt beskriva eftersom det varierar och påverkas av flera olika faktorer. Generellt medför förslaget till nytt cykelparkeringstal en större flexibilitet och möjlighet att väga in olika faktorer. Kontorens förslag kan medföra ett ökat behov av cykelparkeringsplatser i nybyggnadsområden med till exempel stora lägenheter eller stor andel barnfamiljer. Det kommer att medföra ökade utmaningar för byggherrar och behov av att finna kreativa lösningar för att inrymma de parkeringsytor som behövs. Samtidigt kommer de nya parkeringstalen att bättre spegla det verkliga cykelinnehavet och i högre utsträckning ta hänsyn till kringutrustning och ökat framtida cyklande.

För andra verksamheter medför de nya parkeringstalen inga betydande skillnader jämfört med nuvarande riktlinjer. För kommersiella verksamheter torde det finnas ett särskilt intresse hos fastighetsägaren att ordna tillräckligt antal parkeringsplatser.

Förslaget ställer krav på att riktlinjer och rutiner bör utarbetas för hur de olika intervallen ska tolkas och tillämpas vid bedömningar av parkeringstal i samband med olika nybyggnadsprojekt. Ett för lågt cykelparkeringstal eller bristande användbarhet kan få till konsekvens att cyklar parkeras på ytor avsedda för en annan funktion.

Kontorens förslag

Kontoren föreslår att nämnderna godkänner redovisningen och förslag till cykelparkeringstal samt att stadsbyggnadsnämnden beslutar att implementera förslaget i planprocessen.