

## RIKTLINJER FÖR ANORDNANDE AV CYKELPARKERING



**2003-05-23**

**Innehållsförteckning**

	sid
Bakgrund	3
Innerstaden	4
Övriga staden	7
Erfarenheter från andra orter	7
Cykelparkeringsnorm för Linköping	8
Tillämpning av cykelparkeringsnorm	9

Cykelparkeringsnormen har tagits fram av en arbetsgrupp bestående av:

Göran Grimsell, Byggnämndskontoret

Karin Andersson, Byggnämndkontoret

Elinor Lövgren, Gatuenheten

Clas Eric Ström, Stadsbyggnadsgruppen

Hans Lindberg, Teknik- och samhällsbyggnadskansliet

Christer Nilsson, Teknik- och samhällsbyggnadskansliet

## Bakgrund

Linköpings kommunfullmäktige beslutade 2002-01-29 att ge tekniska nämnden i uppdrag att utreda frågan om cykelparkeringsnorm. Ett av motiven till att lägga fast en norm för cykelparkering var att cykeluppställning för verksamheter och bostäder i hög grad borde lösas inom den egna fastigheten.

Antalet parkerade cyklar i Innerstaden har ökat under de senaste åren. Under högsäsong är det många gånger svårt att hitta lediga platser i befintliga cykelställ. Detta leder till att cyklar parkeras på olämpliga platser där de hindrar trafiken och utgör en fara för handikappade.

I stads kärnan är det stor konkurrens om utrymmet på allmän plats. På gatorna ska trafik och parkering med bil, buss, cykel och distributionsfordon samspela på begränsade ytor. På torg och gångytor konkurrerar gående, torghandel, uteserveringar, gatumöblering, mm med cykelparkering. Inventeringar visar att det med hänsyn till andra trafikslag och intressegrupper är svårt att på allmän plats i stor omfattning öka antalet uppställningsplatser för cyklar.

I samband med större exploateringar inom innerstaden ökar behovet av lämpliga uppställningsplatser för cyklar, samtidigt som det förekommer att befintlig cykelparkering försvinner.

Undersökningar visade att cykelparkeringarna på allmän plats i hög grad tas i anspråk av verksamma och boende. När sedan cyklande besökare kommer till centrum fylls resterande allmänna platser snabbt upp och brist på platser uppkommer.

Redan i befintligt byggnadsbestånd i Innerstaden finns således en brist på uppställningsplatser. Krav vid ny- och ombyggnad på uppställningsplatser för cyklar inom den egna fastigheten kommer på sikt att öka det totala antalet platser. Cyklande besökare / kunder etc. kommer därmed att få bättre tillgängligheten till de allmänna cykelparkeringarna.

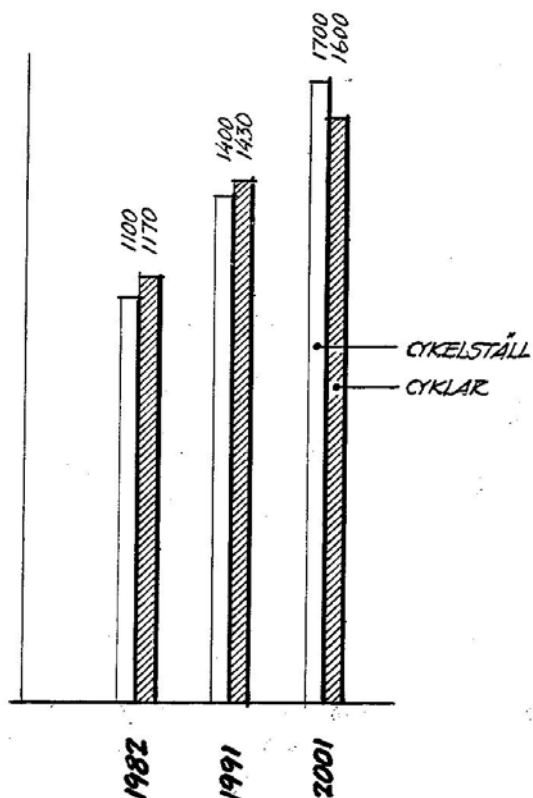
Generellt sett har det inom transportsektorn varit svårt att uppnå uppsatta miljömål. Samtidigt har det i det lokala miljöarbetet ofta varit svårt att hitta verksamma åtgärder. Att ordna goda möjligheter för cykeluppställning är en enkel åtgärd som stimulerar till ökat cyklande och förbättrad miljö. Detta gäller inte bara i innerstaden utan i lika hög grad i bostadsområden i övriga staden.

I de flesta framsynta företag pågår olika typer av miljöarbete och certifieringar. Att ordna ett tillräckligt antal säkra, välbelägna och väderskyddade uppställningsplatser för cyklar kan då vara en enkel och tydlig miljöåtgärd. Här kan det vara ett bra stöd för företagen om kommunen anger antal cykelplatser per ytenhet för olika verksamheter.

## Innerstaden

Innerstaden är förutom en stor handelsplats även en stor arbetsplats och ett stort bostadsområde. Området har ca 9000 boende och ca 12 500 arbetande. Resvaneundersökningar visar att linköpingsborna gör drygt 26 000 cykelresor (enkel) till/från centrum varje dygn. Generellt sett står cykeln för över 30 % av alla resor som linköpingsborna gör. När det gäller till/från Innerstaden är cykelns andel ännu högre. Cykeln som transportmedel till Innerstaden är således viktig inte bara för miljön och utan även för handeln och verksamheterna.

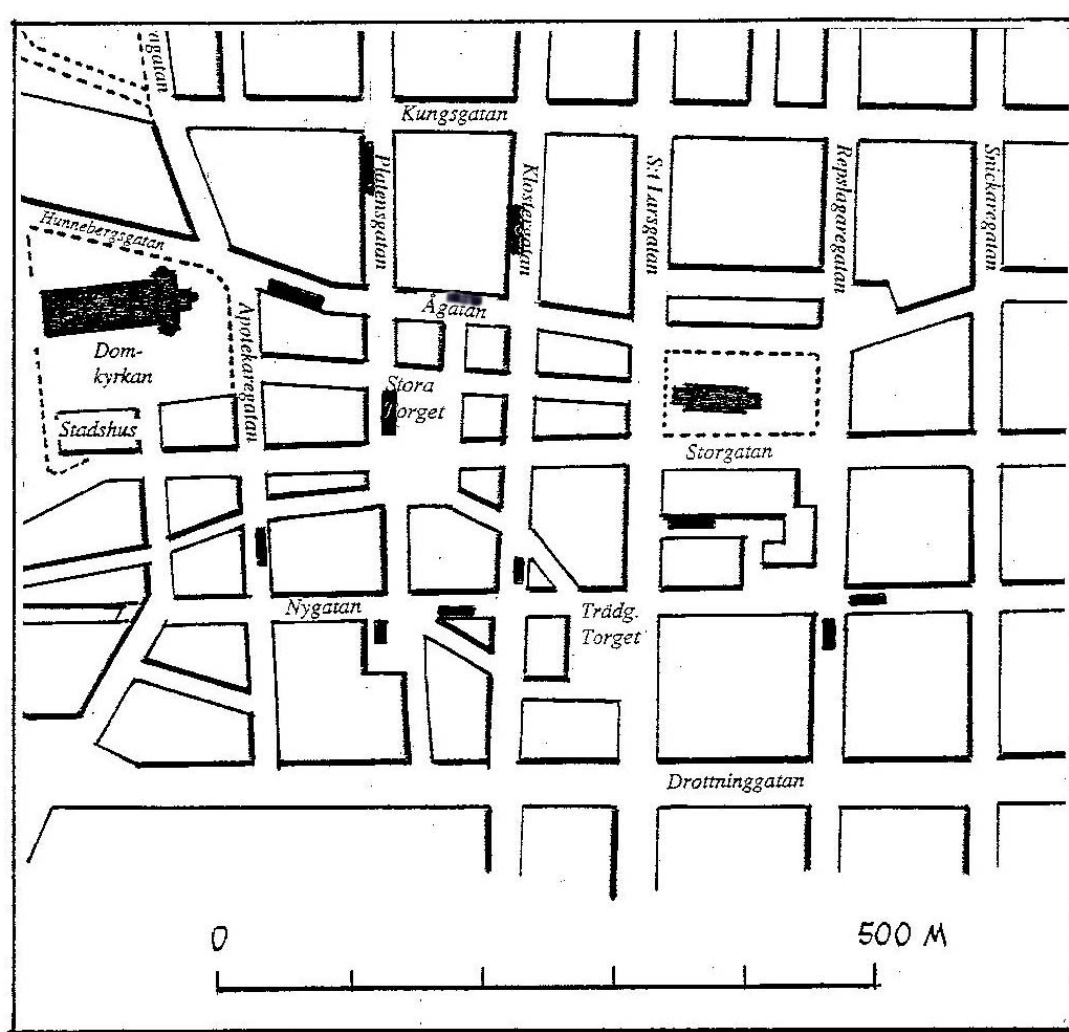
En inventering av antalet uppställda cyklar och cykelställ genomfördes i september och oktober 2001. Sammanlagt finns det i den centrala delen av Innerstaden på allmänplatsmark ca 1700 uppställningsplatser. Inom samma område var ca 1600 cyklar uppställda. Jämförelser med situationen 1982 och 1991 visar att både antalet ställ och antalet cyklar har ökat. Cykelställena i utkanten av området står dock i många fall tomma samtidigt som cykelställena i inre delen är överfulla. Många parkerar också på olämpliga platser på gångbanor etc där det helt saknas cykelställ.



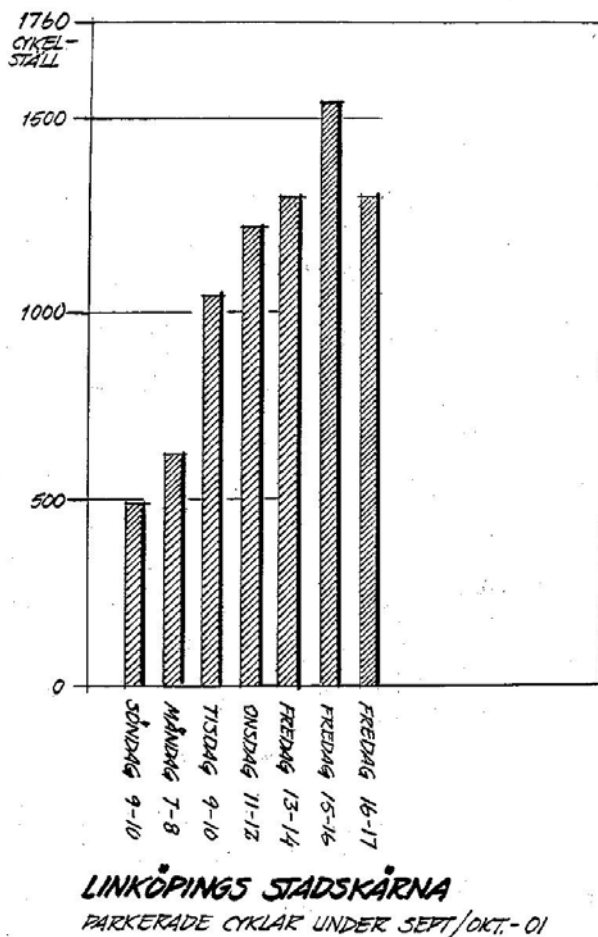
Detta innebär olägenheter exempelvis:

- rörelsehindrade får svårt att ta sig fram.
- synskadade kan gå rakt in i cyklarna och skada sig.
- distributionsfordon / lastning och lossning hindras.
- utrymningsvägar blockeras / får dålig kapacitet.
- ambulans- och brandfordon hindras.
- cyklarna blir hinder vid stora fotgängarströmmar.
- ofta oordnad uppställning – förfular stadsmiljön.

Nedan redovisas några av de platser där cyklar ofta parkeras utanför befintliga cykelställ.



Undersökningar visar att det finns många cyklar uppställda på allmän plats även på tider då inga verksamheter pågår i centrum. Detta indikerar att boende i viss mån använder gatumark för cykelparkering. Inventeringarna visar också att befintliga uppställningsplatser på allmän plats tas i anspråk redan tidigt på morgonen. Allting talar för att det är arbetande i stadskärnan som använder dem. När sedan butikerna öppnar fylls resterande platser snabbt upp.



En inventering av platser där nya cykelställ eventuellt skulle kunna etableras har också gjorts. Den visar att det är svårt att i större omfattning öka antalet platser. De flesta gaturum och torg är trånga och konkurrensen om ytan är hård. Ofast ställs krav på samnyttjande. Det är därför svårt att reservera plats för endast en funktion. Linköpings kommun kommer i samarbete med fastighetsägarna att fortsätta arbetet med att tillskapa fler uppställningsplatser på allmän plats. Som tidigare antytts kan dock endast marginella ökningar påräknas.

Hittills har det inte ställts några tydliga krav på ordnandet av cykeluppställning vid nybyggnad och förändring av verksamhet i centrum. I många fall har det trots allt tack vare framsynta kommunföreträdare och fastighetsägare tillkommit en del cykelparkering med god kvalitet inne i kvarteren. De senaste åren har frågan om krav på cykelparkering varit aktuell vid projekt inom flera centrala kvarter. I många fall kommer dock stora förändringar att ske utan att det redovisats hur cykelparkeringen ska lösas. Arbetet koncentreras i stället på att

lösa parkeringen för bilar. Denna fråga är tydligt reglerad och det finns dessutom stora ekonomiska intressen.



## Övriga staden

Undersökningar i samband med Cykelstadsprojektet visar att frågan om bra cykelparkering är viktig även utanför innerstaden. Risken att få sin cykel stulen eller vandaliserad är en begränsande faktor för många när det gäller hur ofta och till vilka mål man cyklar.

Enligt Resvaneundersökning 1999 är andelen som cyklar relativt jämnt fördelad över staden. Ca 30 % av alla resor sker med cykel. Detta betyder att det finns ett behov av goda cykelparkeringsmöjligheter i anslutning till bostäder och verksamheter i hela staden. Riktlinjer för cykelparkering bör därför även omfatta området utanför Innerstaden.

## Erfarenheter från andra orter.

I arbetet med cykelparkeringsnorm för Linköping har erfarenheter och behovstal från andra orter används. Nedan redovisas några exempel från andra orter.

Malmö har tagit fram en egen cykelparkeringshandbok med förslag till dimensionering av cykelparkeringar, principlösningar i olika utomhus- och inomhusmiljöer och erfarenheter från andra länder.

I Lund tillämpas en cykelparkeringsnorm med detaljerade krav på antal platser och avstånd till cykelparkering avseende bostäder, handel, kontor, och skolor. För andra verksamheter ställs krav på särskild utredning. Olika krav ställs i stadskärnan respektive övriga staden.

I Örebro arbetar man utan fastlagd norm. I stället håller man ett omfattande inventeringsunderlag aktuellt. Detta visar vilka behov som finns. I varje ärende görs sedan en särskild utredning anpassad till verksamhet och aktuellt läge.

## Sammanfattning av cykelparkeringsnorm

### Bostad

1 cykelplats (cpl)/boende i nära anslutning till bostadens entré

1 cpl/boende i förrådsutrymme i anslutning till bostaden

0,1 cpl/boende för besökare i nära anslutning till bostadens entré

### Arbetsplats

#### Kontor

Norm	Arbetstäthet	Besök	Totalt antal cpl *
cpl/anställd	anställda/1000 m <sup>2</sup>	besökare/1000 m <sup>2</sup>	cpl/1000 m <sup>2</sup>
0,3	30-50	3-6	13

\* Behovet är beräknat med arbetstätheten 40 anställda/1000 m<sup>2</sup> och 4 besökare/1000 m<sup>2</sup> (BTA).

#### Handel

Norm	Arbetstäthet	Besök	Totalt antal cpl *
cpl/anställd	anställda/1000 m <sup>2</sup>	besökare/1000 m <sup>2</sup>	cpl/1000 m <sup>2</sup>
0.3	10-15	30-90	22

\* Behovet är beräknat med arbetstätheten 12 anställda/1000 m<sup>2</sup> och 60 besökare/1000 m<sup>2</sup>(BTA).

#### Industri

Norm	Arbetstäthet	Besök	Totalt antal cpl *
cpl/anställd	anställda/1000 m <sup>2</sup>	besökare/1000 m <sup>2</sup>	cpl/1000 m <sup>2</sup>
0.3	10-30	-	6

\* Behovet är beräknat med arbetstätheten 20 anställda/1000 m<sup>2</sup> (BTA).

## Tillämpning av cykelparkeringsnormen

### Definition av cykelplats

I cykelparkeringsnormen används begreppet cykelplats. Med cykelplats avses i detta sammanhang en yta reserverad och iordningställd för uppställning av cyklar. Utformningen får anpassas till aktuella förutsättningar. Om det är tydligt att cyklarna behöver skyddas mot regn och stöld bör man sträva efter att förse cykelplatserna med väderskydd och låsbarhet. I miljöer där det är svårt att tillskapa väderskydd och där risken för stöld är liten kan det räcka med att en yta reserveras genom en markering på marken.

### Tillämpning

Cykelparkeringsnormen ska tillämpas vid nyexploatering, tillbyggnad och vid ändrat användningssätt. Den bör omnämnas redan i detaljplaneprogrammet för att sedan följas upp i detaljplanen och få ett slutligt fastläggande i bygglovet enligt följande:

I detaljplan skall anges hur cykelparkeringsnorm skall tillämpas. I förekommande fall kan särskild bestämmelse om cykelparkering införas i detaljplanen. I bygglovärenden där ändrad användning innebär ökat behov av cykelparkering tillämpas cykelparkeringsnormen. Även i bygglovfrågor där cykelparkeringsbehovet inte ökar men där en uppenbar eftersläpning / brist på cykelparkering på den egna fastigheten finns bör man eftersträva att uppfylla cykelparkeringsnormen.

Stöd för detta kan utläsas i plan- och bygglagens paragrafer 3:2 och 3:15 som anger att byggnader ska utformas så att användningen inte innebär betydande olägenheter för omgivningen. Vidare ska tillses att lämpligt utrymme för parkering av fordon i skälig utsträckning anordnas på tomten eller i närheten av denna.

För bostäder och verksamheter som har tydligt avvikande behov av cykelparkering bör särskild parkeringsutredning göras. Sådan utredning kan visa att normen kan frångås.

I Innerstaden exploateras ibland ytor där det redan finns cykeluppställning. I dessa fall bör först de befintliga cykelplatserna ersättas och därefter ska cykelnormens krav för den aktuella etableringen klaras.

### Särskilt avseende cykelparkering vid bostad

I nära anslutning till bostadens entré ska det finnas en cykelplats per boende samt plats för besökarens cyklar. Därtill gäller att det enligt BBR 3:23 ska finnas förrådsutrymme i anslutning till bostaden för förvaring av en cykel per boende. Ovanstående gäller för hela staden.

I tidiga skeden kan det vara svårt att bedöma antalet boende. Som typexempel kan då en cykelplats per boende motsvara 25 cykelplatser per 1000 kvadratmeter (BTA). Medeltalet för antalet boende per lägenhet varierar mellan 1.5 och 3. Ett medeltal på ca 2 boende per lägenhet ~~motsvarar således 2 cykelplatser per lägenhet~~ kan användas i tidiga skeden (fel som upptäckts och korrigerats efter TSN-beslut).

### **Särskilt avseende cykelparkering vid arbetsplats**

Kommunens målsättning är att minska bilresandet främst i Linköpings centrala delar. Cykeln är ett alternativ till bilen och måste då erbjudas god tillgång till parkeringsplats vid arbetsplatser.

Enligt Resvaneundersökning 1999 är andelen anställda som cyklar till och från arbetet i Innerstaden ca 30 % och i övriga staden är andelen något lägre, ca 28 %. Detta betyder att det finns ett behov av goda cykelparkeringsmöjligheter i anslutning till arbetsplatser. Skillnaden mellan Innerstaden och övriga staden är så liten att den inte motiverar olika cykelparkeringsnorm.

Cykelplatser för de anställda ordnas på kvartersmark. För cyklande besökare till arbetsplatser är målsättningen att cykelplatser ordnas i så nära anslutning till entrén som möjligt. För butiker och verksamheter i innerstaden kan det i vissa fall vara svårt att ordna cykelparkering för besökare på den egna fastigheten. Alternativt kan då cykelparkering för besökare ordnas i samarbetet med kommunen på allmän plats.

En arbetsplats antal anställda respektive antal besökare skiljer sig åt beroende på vilken typ av verksamhet som förekommer. Ett kontor har t ex ett större antal anställda per ytenhet än en butik medan antalet besökare till en butik oftast är betydligt större än till ett kontor. Särskild parkeringsutredning kan således i vissa fall vara motiverad. Om det visar sig att behovet långsiktigt tydlig avviker från cykelparkeringsnormen kan undantag göras.

