

Cykelparkeringstal vid nyproduktion



Kontakt Stockholms stad

Per Åke Tjärnberg, trafikkontoret: 08-508 26 686

Jenny Kihlberg, trafikkontoret: 08-508 27 379

Patrik Berglin, exploateringskontoret: 08-508 26 479

stockholm.se/byggbranschen

Cykelparkeringstal vid nyproduktion

Ett av målen i stadens framkomlighetsstrategi är att göra det enklare för dem som cyklar. Cykeltrafiken i Stockholm ökar och cykelparkeringar är en viktig del i Stockholms infrastruktur. En vanlig fråga är hur många cykelparkeringar som behövs vid nyproduktion. Här hittar du riktlinjerna för cykelparkeringar vid nyproduktion av bostäder och andra verksamheter.

Grundläggande principer

Behovet av cykelparkering i anslutning till bostäder och arbetsplatser ska i första hand lösas inom fastigheten. Principen är att parkeringen ska ordnas på tomtmarken eller inom huset, inte på gatumark. Stöd för det finns i plan- och bygglagen 8 kap § 9. I den framgår det att när en obebyggd tomt ska bebyggas ska det finnas ett lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon på tomten eller i närheten av den. När cykelparkeringsplatserna är färdigbyggda ska de vara enkla att komma åt.

Att tänka på vid planeringen

Den säkraste variabeln vid planeringen är att använda lägenheternas storlek eftersom det kan vara svårt att förutse antalet personer eller vilken målgrupp som kommer att flytta in. Snittvärdet en cykel per person är bra att utgå ifrån. Det beror till stor del på att det även ska tas hänsyn till mer utrymmeskrävande cyklar och tillbehör, som lastcyklar och cykelkärror. Om en nyproduktion får låga parkeringstal för bilar bör det istället finnas höga parkeringstal för cyklar.

Cykelparkeringstal

Cykelparkeringstalen som anges är kommunens bedömning av vad som är ett skäligt antal cykelparkeringar att ordna vid nyproduktion. Eftersom talen är utformade i spann (se nedan) finns det möjlighet att anpassa antalet cykelparkeringsplatser efter de specifika förutsättningar som finns inom varje nybyggnadsprojekt. För markanvändningsområden där parkeringstal saknas får en särskild bedömning göras i varje enskilt fall. För bostäder och verksamheter som har tydligt avvikande behov av cykelparkeringar kan en särskild utredning behöva göras. Då gäller utredningsresultatet före cykelparkeringstalet.

Bostäder:

2,5 - 4 parkeringsplatser per 100 m² BTA^[1].

Studentbostäder:

1,5 parkeringsplatser per lägenhet för lägenheter mindre än 35 m² BTA^[1].

2,5 parkeringsplatser per lägenhet för lägenheter större än 35 m² BTA^[1].

Arbetsplatser^[2]:

Minst 0,2 parkeringsplatser per anställd.

Alternativt

Kontor:

10-20 parkeringsplatser per 1000 m² BTA^[1] där siffran baseras på c:a 20 m² per anställd.

Industri:

5-10 parkeringsplatser per 1000 m² BTA^[1]. Undantag kan tillåtas med hänsyn till industrins lokalisering.

Handel^[2]:

20-30 parkeringsplatser per 1000 kvm BTA^[1].

Knutpunkter för kollektivtrafik och hållplatser^[2]:

5-15 platser per 100 resenärer, påstigande under morgonrusningen.

Grundskolor, gymnasium, högskolor^[2]:

30-70 parkeringsplatser per 100 elever. Utgå alltid från den högre siffran, analysera nuläget och ett önskat framtida läge.

Idrotts, nöjes- och rekreationsanläggningar^[2]:

10-40 parkeringsplatser per 100 besökare.

[1] BTA=Bruttototalarea (ovan mark).

[2] För den här typen av verksamhet får en separat bedömning göras. Bedömningen avgör hur många cykelparkeringsplatser som behövs och baseras på platsen och verksamhetens behov och läge. I bedömningen behöver även behovet av antalet parkeringsplatser som kan tänkas användas samtidigt finnas med. Om ett nyproduktionsprojekt gäller en förskola behöver en liknande bedömning göras. Om projektet gäller till exempel handel och skolor kan det vara viktigare att cykelparkeringarna är lätta att nå och håller en god kvalitet än ett specifikt antal.