

Handläggare
Boel Noro Svärd
Telefon: 0850826755

Till
Fastighetsnämnden
2021-06-22

Cykelstaden – cykelplan för Stockholm 2021

Remissvar

Förslag till beslut

Fastighetsnämnden godkänner och överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Sammanfattning

Trafikkontoret har tagit fram en ny cykelplan för Stockholm. Planen kartlägger cyklandet och de faktorer som påverkar cyklandet i staden samt lägger fram planeringsinriktningar och sätter upp mål för området. Fastighetskontoret berörs främst av de mål som finns gällande cykelparkeringar vid publika anläggningar/lokaler samt arbetsplatser.

Kontoret anser att cykelplanen innehåller bra planeringsinriktningar, mål och åtgärdsområden. Möjligheten att på ett tryggt, säkert och lätt sätt kunna ta sig till olika målpunkter i staden kräver förutom cykelparkeringar bra cykelvägar och det är bra att detta ingår i planen. En samverkan inom staden behövs dock vad gäller marken för cykelparkering. Ibland finns inte mark inom den egna fastigheten varför cykelparkeringen skulle behöva placeras på av stadsdelsförvaltningarna skött mark. Det vore önskvärt om någon sammanhållande punkt i staden fanns för dessa frågor.

Kontoret har tillsammans med idrottsförvaltningen tagit fram en parkeringsstrategi för idrottsanläggningar som bland annat innehåller vägledning för bedömning om antalet parkeringsplatser vid nybyggnad av idrottsanläggningar samt råd och regler vad gäller trafiksäkerhet och tillgänglighet vid parkering och angöring för gångtrafikanter, cyklister och personer med funktionsnedsättning. Strategin bifogas tjänsteutlåtandet.

Ärendet

Trafikkontoret har tagit fram en ny cykelplan för Stockholm. Cykelplanen kartlägger cyklandet och de faktorer som påverkar cyklandet i Stockholm. Planen lägger fram planeringsinriktningar och sätter upp mål för cyklandet i staden och anger utifrån det olika åtgärdsområden. Planen pekar även ut cykelnätet i karta.

Planeringsinriktningar:

1. Gör det enkelt, tryggt och säkert att cykla
2. Underlätta vardagscykling i bred bemärkelse
3. Skapa ett sammanhängande cykelnät
4. Planera för cykeln som en del i stadslivet
5. Möjliggör för en mångfald av cyklister och fordon
6. Uppmuntra innovation och smarta lösningar

Mål:

- A. Andelen som cyklar ska öka
- B. Antalet som cyklar ska öka
- C. Antalet som cyklar på vintern ska öka
- D. Barns cyklande ska öka
- E. Hela cykelresan ska vara trygg och säker
- F. Passagera på det primära cykelnätet ska vara framkomliga och säkra
- G. Medborgarnas upplevelse av Stockholm som en bra cykelstad ska öka
- H. Upplevelsen av trafiksäkerhet för cyklister ska öka

Åtgärdsområden:

- En välfungerande cykelinfrastruktur
- Bättre framkomlighet för cyklister
- Ökad trafiksäkerhet och trygghet
- Hög standard på drift och underhåll i cykelvägnätet
- **Bättre parkeringsmöjligheter**
- Cykelstaden Stockholm – stadens cykelvarumärke
- Samverkan och dialog

I planen pekar man bland annat på möjligheten för allmänheten att med cykel kunna ta sig till och parkera vid publika anläggningar och målpunkter i staden, och framförallt att detta ska vara tryggt och säkert för barn och ungdomar.

Fastighetskontoret
Utvecklingsavdelningen

Hantverkargatan 2
Box 8312
104 20 Stockholm
Växel 08-508 270 00
Fax 08-508 27 070
fastighetskontoret@stockholm.se
stockholm.se

Kontorets analys

Kontoret berörs framförallt av de mål som finns om cykelparkeringar vid publika anläggningar/lokaler och arbetsplatser. En stor del av de anläggningar som berörs är idrottsanläggningar.

Parkeringsstrategin

Kontoret och idrottsförvaltningen har tagit fram en parkeringsstrategi (för bil och cykel) för idrottsanläggningar. Denna bifogas tjänsteutlåtandet.

Strategin innehåller vägledning för bedömning om antalet parkeringsplatser vid nybyggnad av idrottsanläggningar. Faktorer som påverkar dimensioneringen är kollektivtrafiken (närhet, typ och frekvens), antalet besökare, upptagningsområde, bebyggelsestäthet och områdeskaraktär, tid för idrottsutövandet och utövarnas ålder, krav på utrustning i idrottsutövandet samt eventuell möjlighet till samnyttjande med andra parkeringsplatser. Strategin innehåller även ett spann på cykelparkeringstal för den högsta toppen på en ”vanlig vecka”. Dokumentet innehåller även råd och regler vad gäller trafiksäkerhet och tillgänglighet vid parkering och angöring för gångtrafikanter, cyklister och personer med funktionsnedsättning.

Enligt strategin bör cykelparkeringar placeras i direkt anslutning till entrén och i nära anslutning till cykelbanor. Cykelparkering vid nya anläggningar bör ha en lägsta standard som innebär att parkeringen har väderskydd och att det är möjligt att låsa cykeln med ramlås. Cykelparkeringen ska även vara utformad så att risken för demontering, stöld och vandalisering minimeras. Även befintliga anläggningar som upprustas kan förses med cykelparkering med samma standard som för nya anläggningar. Ifall en del av befintliga parkeringsplatser ersätts med platser med väderskydd och ramlåsmöjlighet bör de med högre standard lokaliseras närmast entrén. Efter utvärdering kan andelen parkeringsplatser med högre standard utökas.

Vidare behöver det finnas en viss flexibilitet för att kunna hantera de toppar som kommer inträffa mer sällan, exempelvis i samband med större cuper eller tävlingar som kommer att generera ett stort antal besökare. I samband med större evenemang kan kringliggande parkeringsgarage och gatuparkering nyttjas i den mån det är möjligt för bilparkering. En annan lösning kan vara mobila cykelställ som kan placeras ut i samband med större evenemang. I samband med dessa evenemang är det viktigt att informera både idrottsföreningar, utövare och åskådare om möjligheterna att gå, cykla eller resa kollektivt till anläggningen.

Övriga erfarenheter och synpunkter

Kontorets erfarenheter från arbetsplatser (stadsinterna kontor) är att fler cykelparkeringar efterfrågas samt även säkrare platser med

ramlös. I dessa fall finns inte alltid möjlighet att anordna fler platser inom den mark som fastighetskontoret förvaltar, då ytterligare cykelparkering istället skulle behöva anordnas på av stadsdelsförvaltningen skött mark.

Samma sak kan uppstå vid idrottsanläggningar då man från idrottens sida ibland önskar anlägga cykelparkering strax utanför anläggningen istället för inne på området. Samma fråga uppstår då med av stadsdelsförvaltningen skött mark.

Mot bakgrund av ovan vore det önskvärt om det fanns någon form av samarbetskanal inom staden för dessa frågor och direktiv mellan förvaltningarna för hur mark kan användas för ändamålet.

Avslutningsvis kan cykelparkeringstalet vid nybyggnation vara svårt att uppnå dels på grund av platsbrist, dels på grund av svårigheter att dimensionera för antalet besökare. Som tidigare beskrivits förekommer event där antalet besökare är betydligt fler än toppen på en normal vecka utan event, och även för en ”vanlig vecka” finns svårigheter att dimensionera antalet cykelparkeringsplatser. Det vore positivt för cyklandet i staden att titta vidare på dessa frågor.

Slut

Bilagor

1. Parkeringsstrategi för idrottsanläggningar

Attesterat av

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

Namn	Datum
Anders Kindberg, Fastighetsdirektör	2021-06-09
Lars Björk, Avdelningschef	2021-06-09