



Cykelparkeringsstrategi

STADEN JAKOBSTAD

JAKOBSTAD  PIETARSAARI

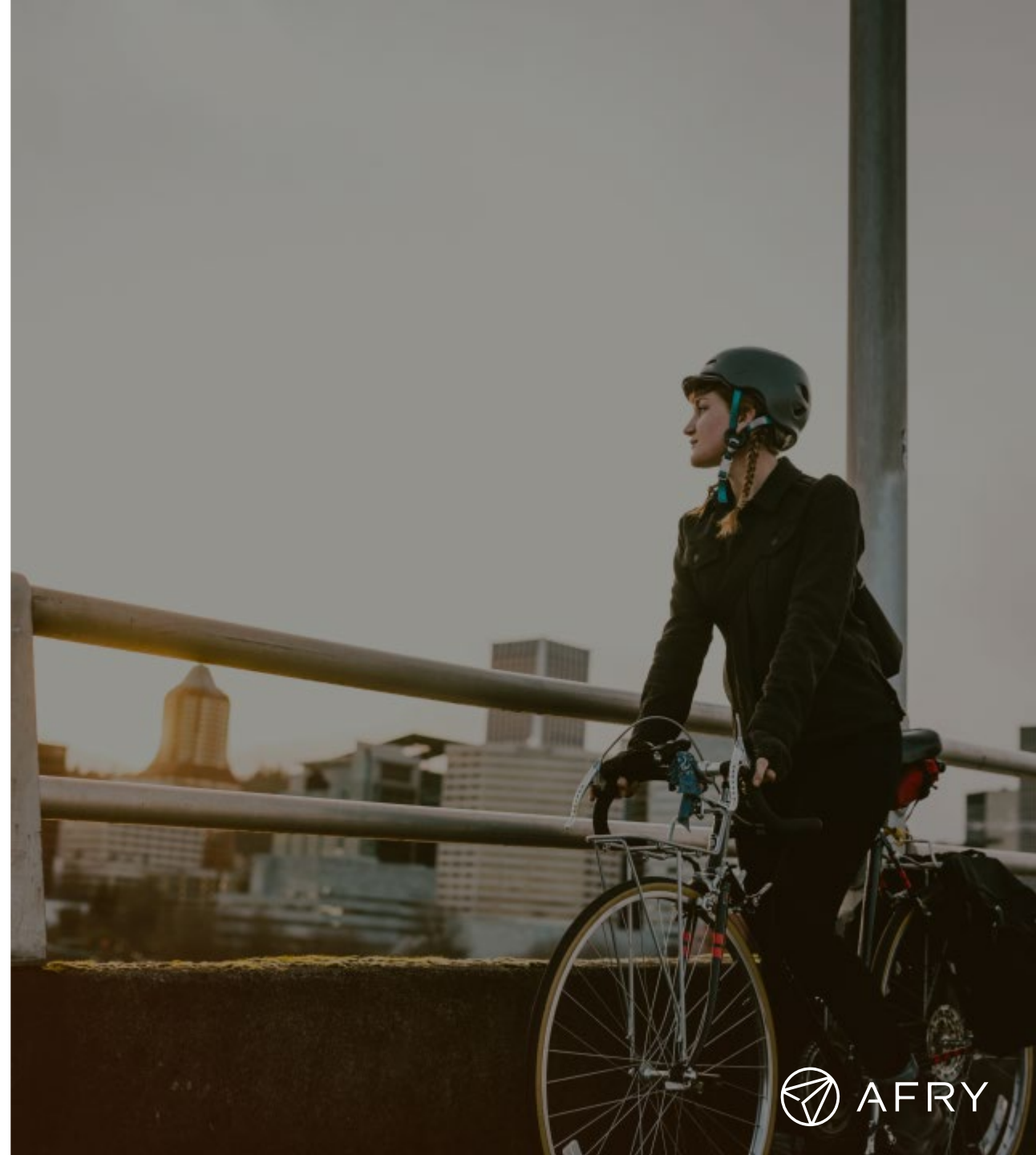
 AFRY

Innehållsförteckning

1. Arbetets bakgrund och målsättningar
2. Cykelparkeringens nuläge
3. Principer för planering av cykelparkering
4. Cykelparkering i stadsplaneringen
5. Utvecklingsplan
6. Cykelparkering som affärsverksamhet

Bilagor

1. Invånarenkätens resultat
2. Exempel på cykelparkeringslösningar



1. Arbetets bakgrund och målsättningar

Cykelparkering är en central del av stadsplanering och främjande av hållbara färdsätt. Att ordna cykelparkeringen på ett ändamålsenligt sätt gör cykling mer populärt, eftersom säkra, smidiga och högklassiga cykellösningar sänker tröskeln för att använda cykeln vid dagliga resor. Jakobstad har förbundit sig att främja hållbar mobilitet och markanvändning i centrum och avsikten är att utveckla trafikarrangemangen. Cykelparkeringsstrategin är en del av en mer omfattande parkeringspolitik, som har utarbetats samtidigt.

I arbetet har man fastställt allmänna principer för utveckling av cykelparkering, en cykelparkeringsstrategi för allmänna områden och en cykelparkeringsnorm som planläggningen kan använda. Cykelparkeringen vid stadens fastigheter utvecklas som egna projekt, men principerna för detta arbete kan också utnyttjas där. Man har också granskat möjligheterna att förverkliga cykelparkering som affärsverksamhet, det vill säga man har utrett om det i Jakobstad finns förutsättningar för avgiftsbelagd cykelparkering eller cykelparkeringstjänster. Planen har fått statsbidrag från Traficom för genomförandet av projektet.

AFRY Finland Oy har utarbetat planen under år 2024. Laura Mansikkamäki, Julia Wasenius (fram till 30.4.2024) och Samu Kantola har ansvarat för arbetet. Från stadens sida leddes projektet av Johan Enlund, Harri Kotimäki, Sören Öhberg, Christer Tonberg, Jyrki Karjalainen, Mika Hakasalo och Gustav Simons. Dessutom ingick Virpi Ansio från Traficom i styrgruppen.

CYKELPARKERINGSSTRATEGI

2. Cykelparkeringens nuläge

2. CYKELPARKERINGENS NULÄGE

Befintliga cykelparkeringsplatser

På allmänna områden i Jakobstad finns cirka 19 cykelställ, med sammanlagt 240 cykelparkeringsplatser. Av dessa har tre ställ (48 platser, det vill säga cirka 20 procent av alla platser) möjlighet till ramlåsning.

Ställen finns i huvudsak i kärncentrum. Ställen är till största delen föråldrade hjulställ och delvis i ganska dåligt skick. Dessutom finns cykelställ vid Kittholmens lekplats. De befintliga ställen i centrum är ofta fastmonterade under markytan. Inget av ställen på allmänna områden har i nuläget tak.

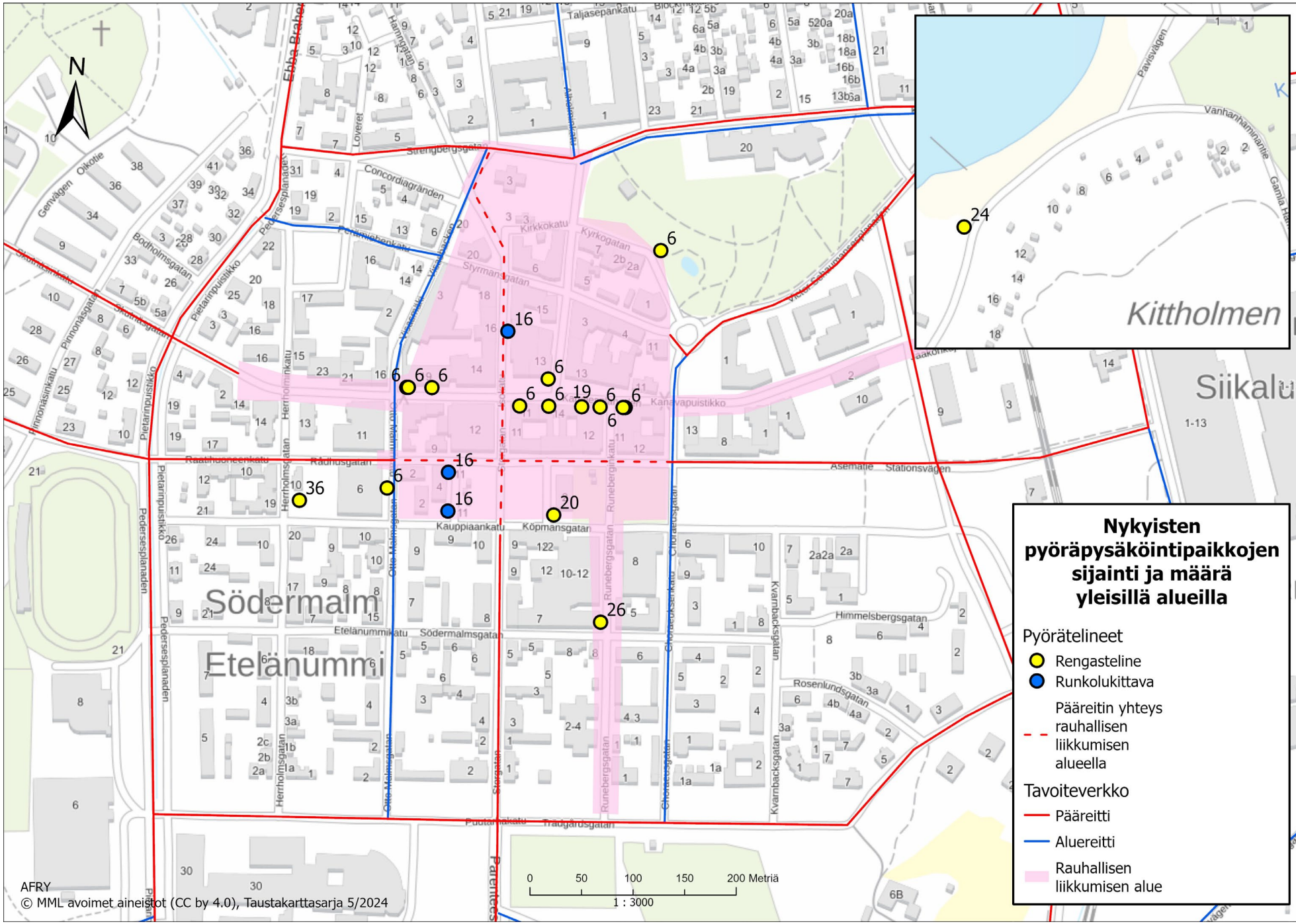
Utöver detta finns på fastigheternas områden i centrum sammanlagt cirka 330 cykelplatser, varav 174 har möjlighet till ramlåsning. En betydande del av dessa finns på skolgårdarna.

På kartan på följande sida syns placeringen av och antalet cykelparkeringsplatser på allmänna områden samt om de har möjlighet till ramlåsning.



Cykelparkering i östra ändan av gågatan.

Befintliga cykelparkerings- platsers placering på allmänna områden och deras antal



Fältbesök och användningsgrad

Som en del av projektet genomfördes ett fältbesök tisdag 7.5.2024, där man utredde nuläget och användningsgraden för cykelparkering i centrum. Under besöket var vädret svalt, cirka 3–4 °C och relativt blåsigt. Observationerna gjordes mellan kl. 13 och 16.

Under fältbesöket noterades att användningsgraden av cykelparkeringsplatser i medeltal var ganska hög, cirka 52 procent. Detta beror på att många av ställen, i synnerhet på gågatan, var "överfulla", det vill säga många cyklar var parkerade bredvid stället. Å andra sidan var användningsgraden låg på platser där stället var placerat lite längre bort från det potentiella besöksmålet. Användningsgraden beräknades bara för ställen på allmänna områden.

Under fältbesöket noterades att i synnerhet på gågatan fanns objekt där man parkerade mycket barncyklar under tidpunkten för observationen, antagligen då skoldagen hade slutat. En allmän observation var att det med tanke på det för årstiden kalla och blåsiga vädret var ganska mycket cykeltrafik och parkerade cyklar i centrum. Baserat på detta framhävs behovet av att utveckla cykelparkeringen ytterligare vid varmt väder.



Cykelparkering i västra ändan av gågatan.



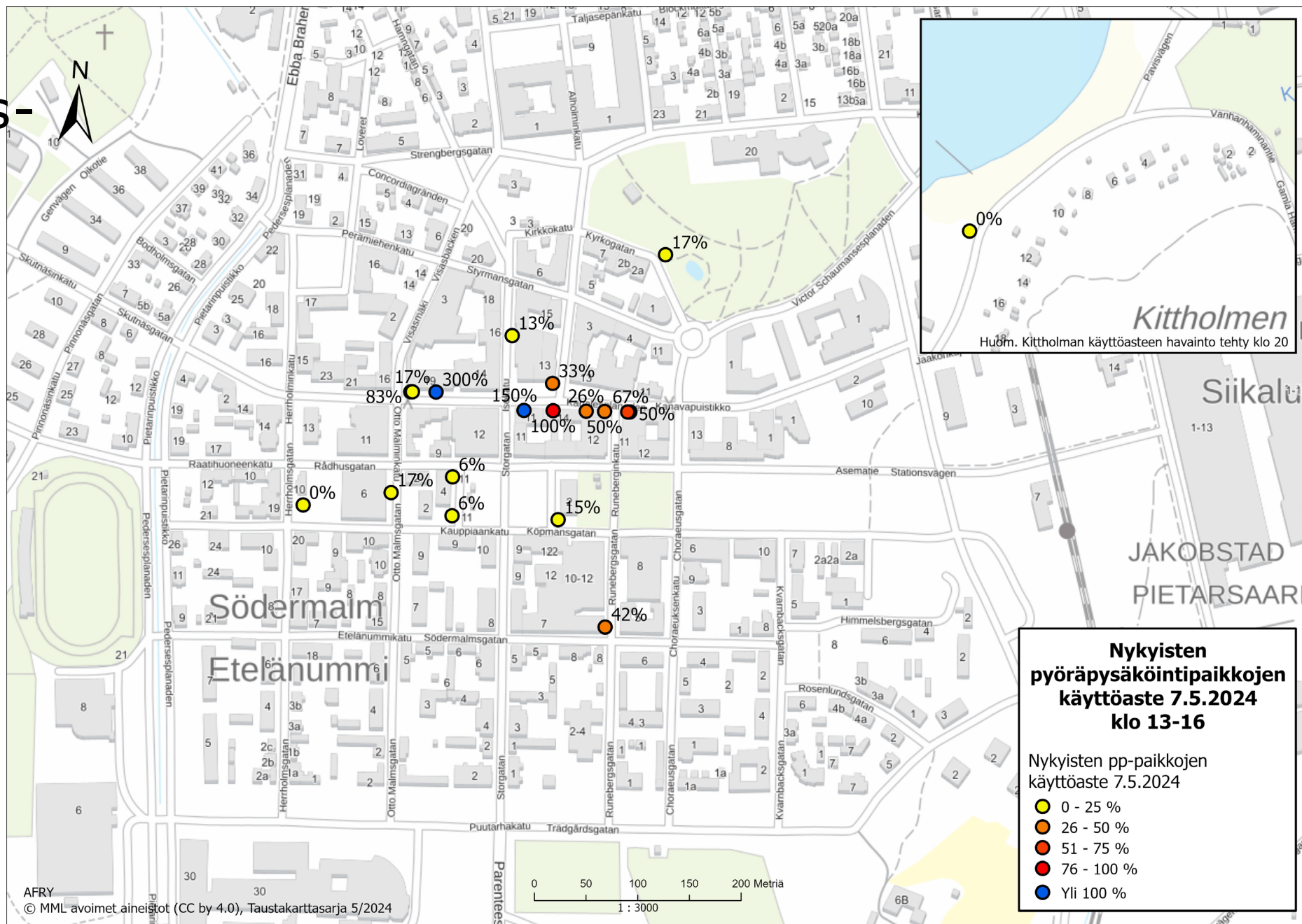
Cykelställ i dåligt skick vid Hötorget

2. CYKELPARKERINGENS NULÄGE

Användningsgrad 7.5.2024 kl. 13-16

På bilden ser man att användningsgraden längs gågatan på Kanalesplanaden var särskilt hög. Å andra sidan kan den befintliga byggarbetsplats delvis påverka resultatet för västra delen, eftersom man tagit bort tre cykelställ som funnits vid den södra vägen.

För Kittholmens del har observationen av användningsgrad gjorts senare på kvällen, då det av naturliga skäl inte just finns användare på lekplatsen.



Invånarenkät - våren 2024

En invånarenkät för att kartlägga utvecklingen av cykelparkering genomfördes under tiden 10.4–21.4.2024. Enkäten gjordes med enkätverktyget Maptionnaire.

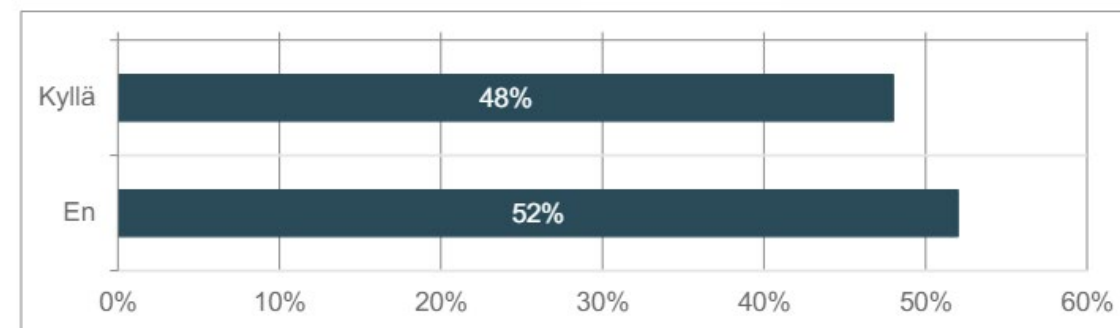
144 respondenter besvarade alla frågor i enkäten och utöver dessa besvarade 49 personer bara en del av frågorna. Antalet svar varierade från fråga till fråga, eftersom det inte var nödvändigt att besvara varje fråga och alla slutförde inte heller enkäten.

Utöver detta gjorde staden Jakobstad en kort enkät i Jeppis Gallup 10–14.4.2024, där det kom in 435 svar. I slutet av gallupen fanns en länk till den mer omfattande Maptionnaire-enkäten.

Med hjälp av invånarenkäterna mättes den allmänna tillfredsställelsen med nuläget, bruksvanorna utreddes och man strävade efter att med hjälp av lokalkännedomen identifiera nödvändiga åtgärder och objekt som borde förbättras.

De mer detaljerade resultaten från invånarenkäten finns separat i bilaga 1.

Oletko yleisesti tyytyväinen pyöräpysäköintiin Pietarsaareissa? (Voit kommentoida vastauksiasi halutessasi)



Ne, jotka ovat tyytyväisiä käyttävät polkupyörää harvoin itse. Monet nykyisistä telineistä ovat kapeita ja ne soveltuvat vain perinteisille aikuisten pyörille. Tarvetta on erityisesti runkolukittaville telineille. Myös katoksia ja valvontaa toivottiin.

Plock ur resultaten för Jeppis Gallup (staden Jakobstad)

Invånarenkät - resultat 1/2

Bakgrundsuppgifter

Majoriteten av respondenterna var 25–64 år gamla (81 %), tre fjärdedelar av respondenterna arbetstagare eller företagare och 71 procent av respondenterna bodde 1–3 kilometer från centrum.

Parkeringsvanor

Under den snöfria tiden parkerar 61 procent av respondenterna sin cykel i centrum åtminstone några gånger i veckan. Parkeringsmängden minskar märkbart på vintern, då endast 26 procent av respondenterna parkerar sin cykel i centrum åtminstone några gånger i veckan.

Två tredjedelar av respondenterna använder aldrig cykeln som en del av en resa med kollektivtrafik och endast 12 procent av respondenterna ibland eller ofta.

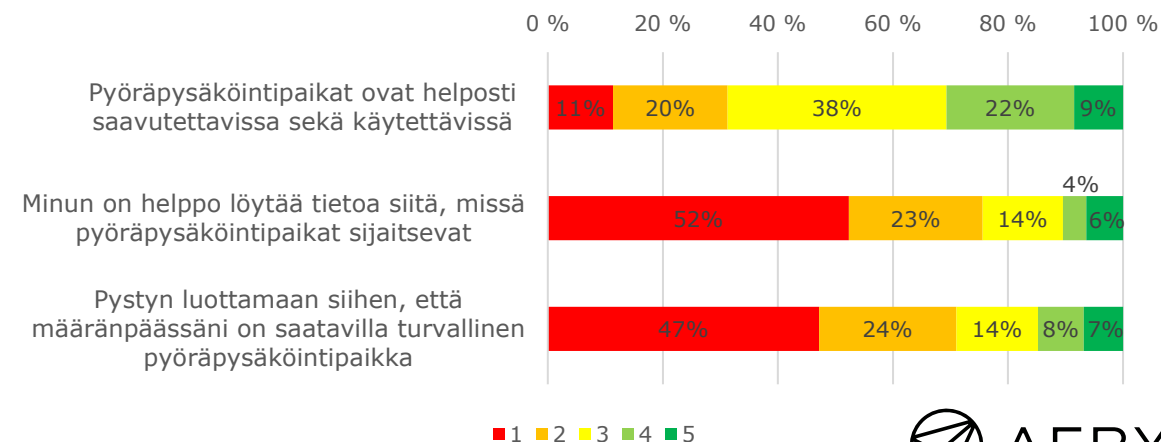
Den vanligaste längden på cykelparkering i centrum är för korta besök. Ingen respondent parkerar vanligen cykeln för en eller flera dagar.

Varaktigheten på parkeringen och ett säkert och övervakat utrymme ökar tydligt respondenternas beredskap att gå en längre sträcka till den slutliga destinationen. Ungefär en tredjedel (34 %) var beredd att gå högst 25 meter från en kortvarig parkering till målet, medan motsvarande andel för cykelparkering i ett säkert och övervakat utrymme var bara 4 procent. Således skulle 61 procent vara beredd att gå 150 meter från parkeringen till målet.

Allmän tillfredsställelse

Den allmänna tillfredsställelsen med cykelparkeringen var på motsvarande nivå som i Jeppis Gallup, eftersom 41 procent av respondenterna uppgav att de är nöjda eller ganska nöjda. Å andra sidan låter 47 procent av respondenterna ibland eller ofta bli att göra resor på grund av avsaknad av eller osäker cykelparkering. Dessutom uppgav 41 procent av respondenterna att användningen av cykel skulle öka en aning eller mycket om arbetsgivaren skulle erbjuda en högklassig cykelparkering.

Kuinka tyytyväinen olet seuraaviin pyöräpysäköinnin sijaintiin liittyviin tekijöihin Pietarsaareissa? (asteikolla 1=Täysin eri mieltä, 5=Täysin samaa mieltä) (N= 176, 172 ja 176)



Invånarenkät - resultat 2/2

Tillfredsställelse med befintlig cykelparkering

Ur resultaten ser man att det finns tydligt missnöje med vinterunderhållet och med cykelställens antal, skick och kvalitet i centrum. Nyttan av tilläggstjänster för cykling delade åsikterna och majoriteten (66 %) skulle inte vara redo att betala för en låst och övervakad cykelparkering.

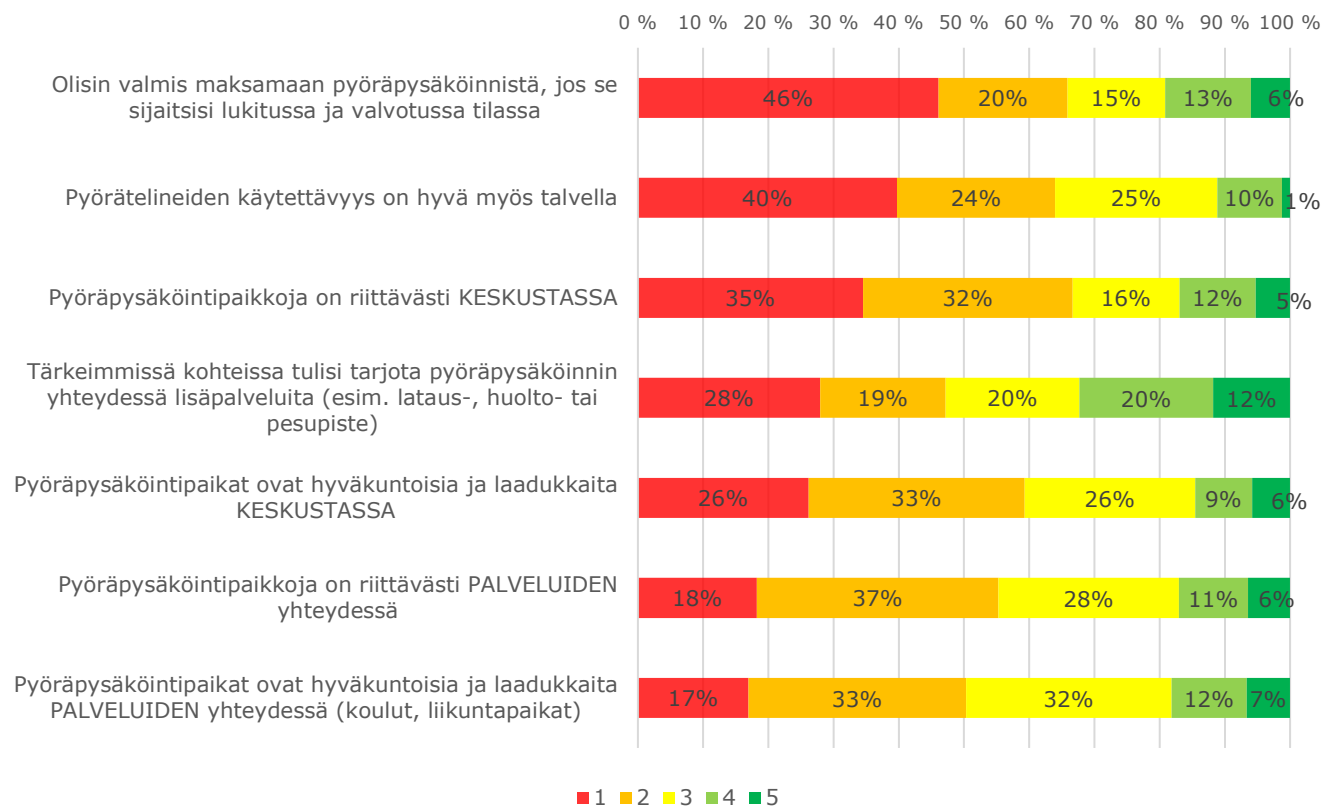
Öppna svar

I de fritt formulerade svaren framkom i synnerhet behovet att uppdatera cykelställena till ställ med ramlåsning. Som en andra säkerhetsförbättring önskade man bättre övervakning.

Att ta bort eller förnya ställ som är i dåligt skick och cykelparkeringsmöjligheterna vid stadens fastigheter, till exempel vid sportcenter eller småbarnspedagogiken, lyftes också fram.

För vinterunderhållets del var responsen kritisk, men gällde i huvudsak lederna och inte så mycket cykelparkeringen.

Kuinka tyytyväinen olet seuraaviin pyöräpysäköinnin olosuhdetekijöihin Pietarsaaressa? (asteikolla 1=Täysin eri mieltä, 5=Täysin samaa mieltä) (N=161-172)



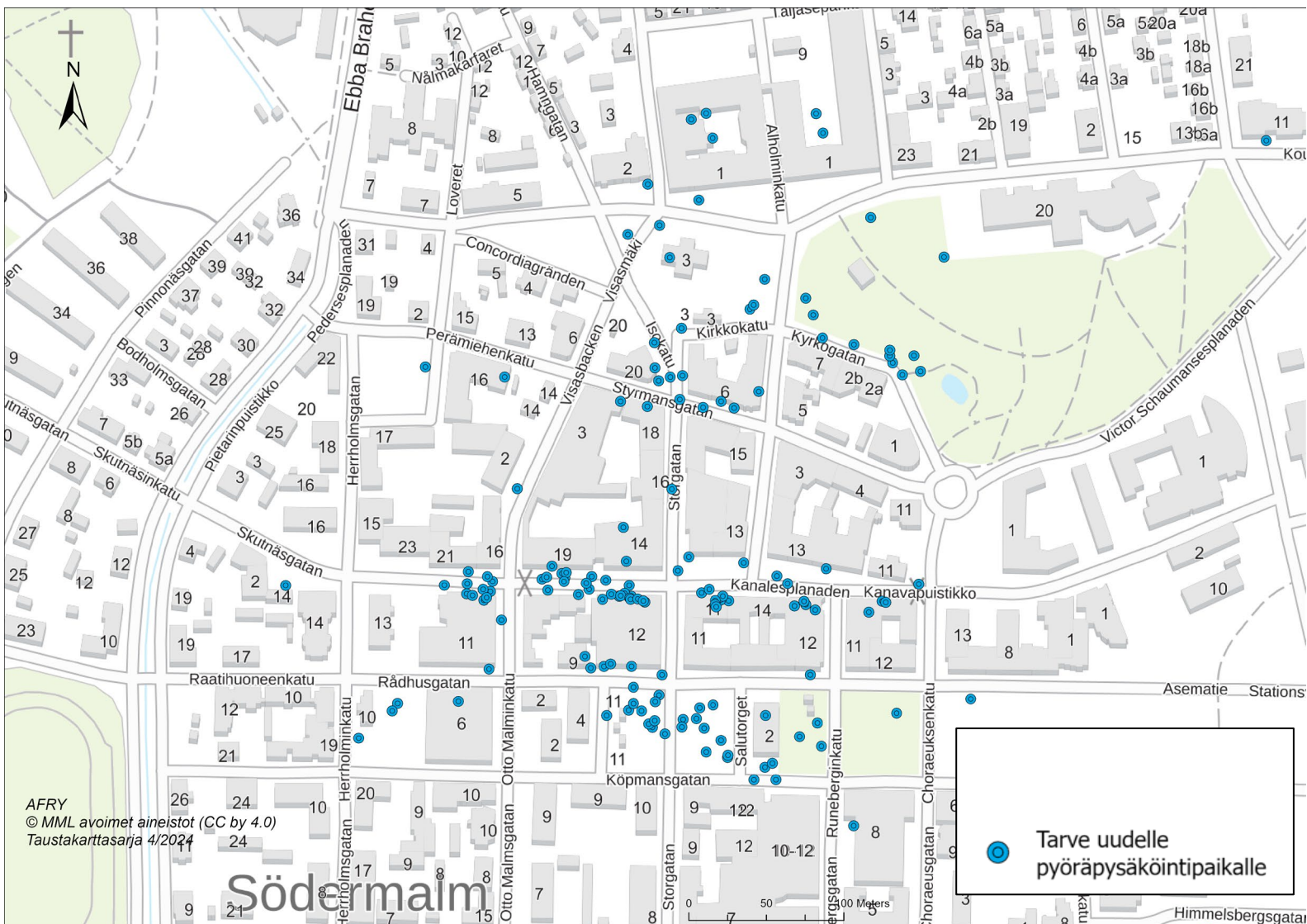
Invånarenkät - kartsvar 1/3

Behov av nya cykelparkeringsplatser

För de allmänna områdenas del koncentreras behovet av nya cykelparkeringsplatser till centrumområdet och gågatan på Kanalesplanaden, torget och korsningen mellan Styrmansgatan och Storgatan.

Dessutom nämndes Kittholmens badstrand många gånger och andra stränder, som Fäboda, några gånger.

För fastigheternas del önskades mest nya ställ till stadshuset, de stora detaljhandelsenheterna och området kring idrottsgården.

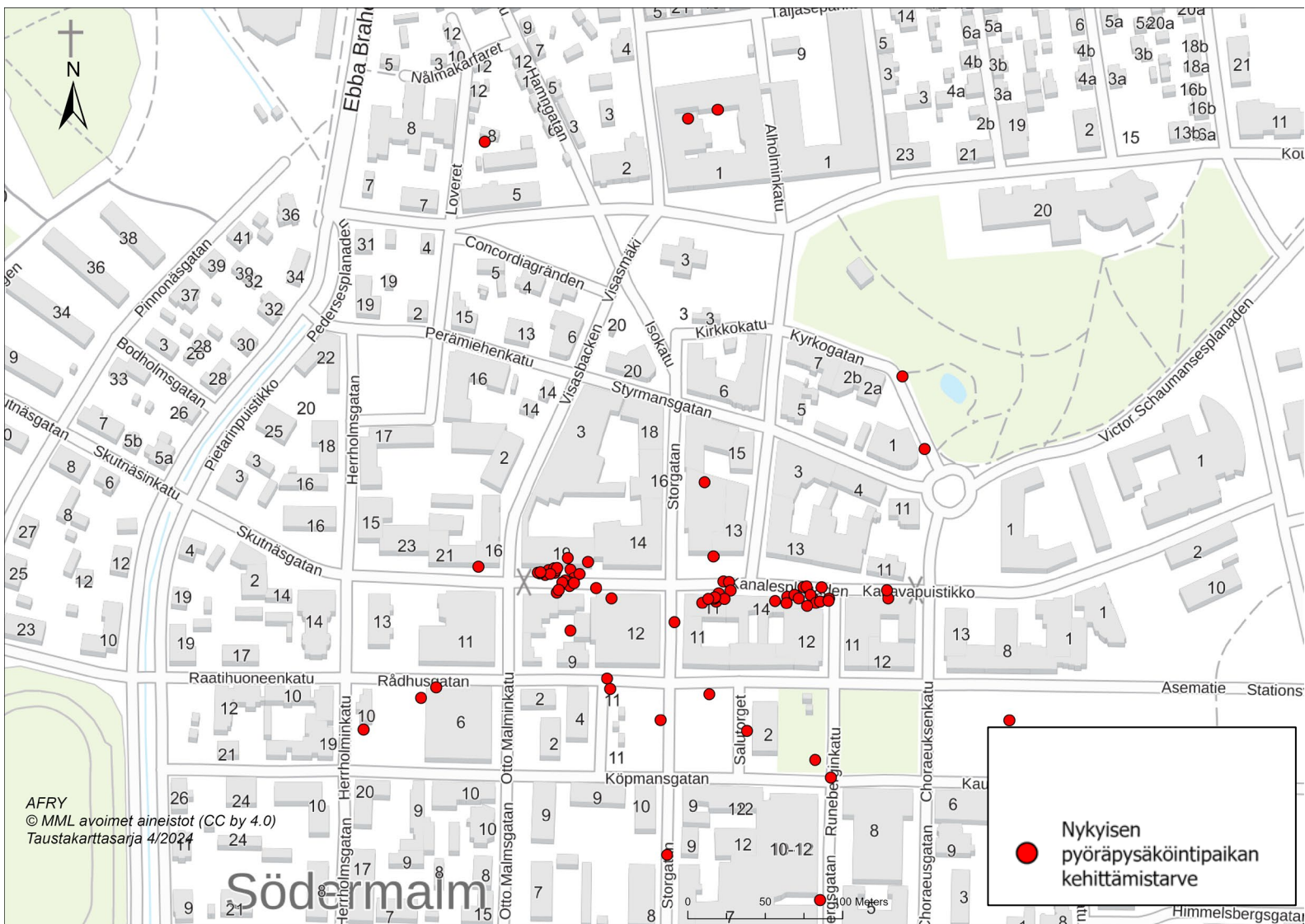


Invånarenkät - kartsvar 2/3

Utvecklingsbehov för befintlig cykelparkering

Utvecklingsbehovet för de befintliga cykelparkeringsplatserna på allmänna områden koncentreras till gågatan på Kanalesplanaden och torget. Också strandområdet vid Pavis nämndes.

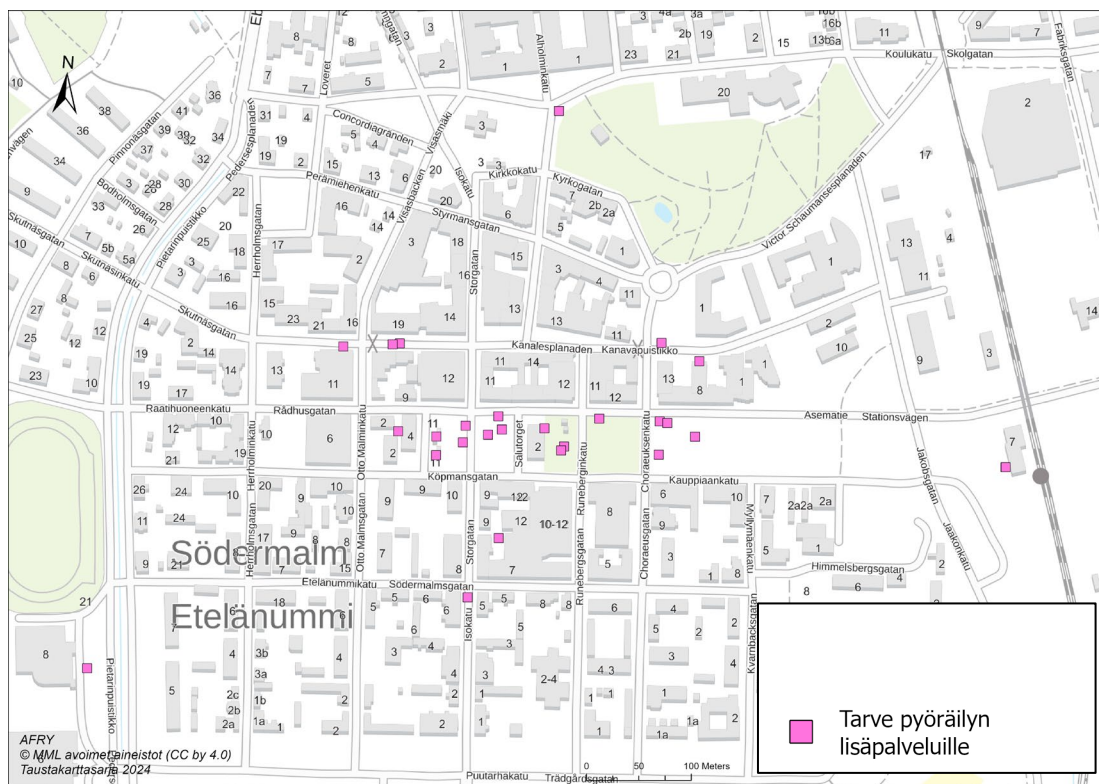
För fastigheternas del nämndes i synnerhet de stora detaljhandelsenheterna och området kring idrottsgården och centralplan. Dessutom nämndes husväggen längs Fabriksgatan i Sikören.



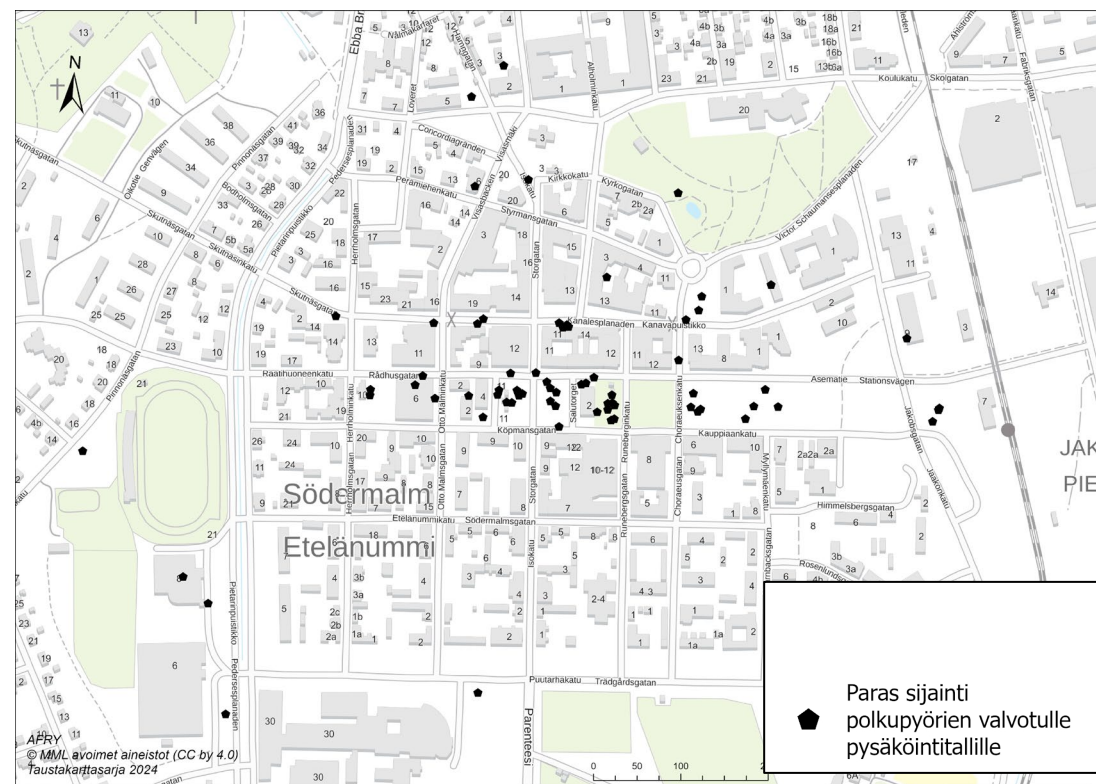
2. CYKELPARKERINGENS NULÄGE

Invånarenkät - kartsvar 3/3

I invånarenkäten framhövdes behovet av tilläggservice för cykling tydligt för området kring torget. Önskemålen för placering av ett övervakat cykelparkeringsgarage fördelades över ett större område, men betoningen låg tydligt på kärncentrum.



Behov för tilläggservice för cykling baserat på invånarenkäten



Bästa läget för ett övervakat cykelgarage baserat på invånarenkäten

Sammanfattning över utvecklingsbehoven

Kvalitet, mängd och placering

Baserat på sakkunnigbedömningen, fältbesöket och invånarenkäten är det största utvecklingsbehovet för cykelparkering ställens kvalitet med tanke på ramlåsning och skick. Dessutom finns det ett behov att öka antalet cykelparkeringsplatser och förbättra deras placering. Baserat på invånarenkäten och fältbesöket vill invånarna att parkeringen ska ligga väldigt nära den slutliga destinationen.

Parkeringsbehov som har identifierats för allmänna områden

Behoven av kortvarig parkering finns i synnerhet längs gatorna i kärncentrum, vid badstränderna och naturstigarna (t.ex. Fäboda) och vid andra allmänna tjänster (t.ex. utemotionsplatser och planer).

Man kan anta att behovet av långvarigare parkering, till exempel anslutningsparkering, kan öka en aning i framtiden då kollektivtrafiklösningarna utvecklas. Därför är det skäl att förbereda sig för det i synnerhet vid de viktigaste hållplatserna och en eventuell knutpunkt för trafiktjänster (mobility hub), där det rekommenderas att man bygger en cykelparkering enligt en högre servicenivå.

Fastigheter

Utveckling av cykelparkeringen vid fastigheterna behandlas inte i detta arbete, men identifierade behov är i synnerhet stadens fastigheter, grundskolor, gymnasier/yrkesskolor, området kring Campus Allegro, Tobaksmagasinet ungdomsutrymme, daghemmen med tanke på hämtning och lämning och arbetstagare samt idrottshallarna. Med tanke på hållbar trafik rekommenderas det att staden strävar efter att fungera som föregångare för utveckling av cykelparkering vid fastigheterna, eftersom användare sällan kan identifiera ställets ägare.



Cykelparkeringsplatser på trottoaren utanför rådhuset

CYKELPARKERINGSSTRATEGI

3. Principer för planering av cykelparkering

Tabell: Principer för cykelparkering i förhållande till längden på parkeringstid (tillämpning av Vaismaa et al. 2011. Trafikledsverkets anvisning 18/2020)

3. PRINCIPER FÖR PLANERING AV CYKELPARKERING

Allmänna principer för cykelparkering

Placeringen, kvalitetsnivån och dimensioneringen på cykelparkering baseras på anvisningen för planering av cykeltrafik (Trafikledsverkets anvisningar 18/2020, Pyöräliikenteen suunnitteluohje).

Utgångspunkten för planen är att cykelparkeringen som byggs för allmänna områden betjänar utträttande av ärenden, besök eller anslutningsresor i synnerhet på områden med tät markanvändning och på särskilt identifierade platser, såsom idrottsplatser.

På mindre täta områden förverkligas cykelparkeringen i utgångsläget av fastigheterna. Det rekommenderas dock att samma principer tillämpas för cykelparkering som fastigheterna ordnar.

Kvalitetsnivån på cykelparkeringen beror bland annat på hur långvarig parkeringen är. Vid de viktigaste platserna och där omgivningen tillåter övervägs tak över cykelparkeringen eller andra tilläggstjänster från fall till fall.

	Kortvarig parkering < 30 min	Kortvarig parkering 30 min–4 h	Heldagsparkering	Parkering över natten
Krav	I närheten av destinationen Snabb och enkel Behov av ramlåsning	I närheten av destinationen Snabb och enkel Behov av ramlåsning	I närheten av destinationen Säker Täckt/inomhus Behov av ramlåsning	Säker Inomhus/täckt Övervakat Behov av ramlåsning
Lösningar	Cykelställ med möjlighet till ramlåsning	Cykelställ med möjlighet till ramlåsning Täckt område eller tak	Cykelställ med möjlighet till ramlåsning Cykelparkeringscenter, täckt område eller tak Eventuellt övervakat parkeringsutrymme	Cykelställ med möjlighet till ramlåsning Cykelparkeringscenter, täckt område eller tak Eventuellt övervakat parkeringsutrymme
Placering	Centrumområdet Butiksområden (i samband med huvudingången) Utspridd cykelparkering Socialt övervakad och välbelyst plats På marknivå	Centrumområdet Butiksområden Restauranger Fritidsfaciliteter På marknivå	Arbetsplatser Läroanstalter Skolor Hållplatser och terminaler för kollektivtrafik, vid behov ovanför eller under marknivå, rymliga och tydliga färdvägar är en förutsättning Livliga hållplatser för kollektivtrafik på landsbygden	Bostadsområden Hållplatser och terminaler för kollektivtrafik, vid behov ovanför eller under marknivå
Annat	Cykelparkeringsplatserna placeras så att de är på socialt övervakat ställe och nära ingångarna till objekten. Cykelparkeringsplatserna ska ligga längs cyklistens rutt och vara tillgänglig från olika håll så att placeringen stöder korrekt trafikbeteende, till exempel så att cykelstället inte uppmuntrar till att cykla på trottoar.			

Placering av cykelparkering

Man strävar efter att placera cykelparkeringsplatserna så nära objektet som möjligt och så att de ligger i användarnas huvudsakliga färdriktning.

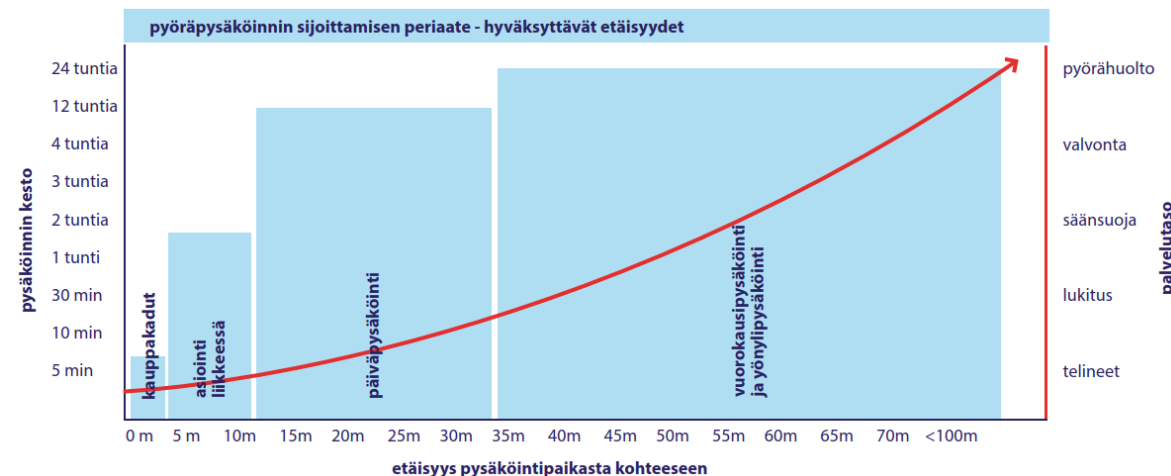
Parkeringen placeras så att den är på en så synlig och logisk plats som möjligt och lättillgänglig. Vid behov förbättras parkeringens synlighet genom skyltning.

Parkeringens varaktighet och parkeringens servicenivå inverkar på cykelparkeringens placering. Kundparkering ska ligga i objektets omedelbara närhet, men från en långvarigare cykelparkering med högre servicenivå kan avståndet till objektet vara lite längre.

Dessutom strävar man efter att genom placeringen styra till korrekt trafikbeteende, det vill säga ställen bör kunna användas från cykelvägen eller körbanan. På detta sätt strävar man efter att förhindra cykling på trottoar.



Cykelparkeringen placeras så nära som möjligt och före objektet sett ur ankomstriktningen.
(Trafikledsverkets anvisningar 18/2020 Pyöräliikenteen suunnittelu)



Bland annat parkeringens varaktighet inverkar på det avstånd mellan parkeringsplatsen och objektet som en cyklist godkänner samt på den förväntade servicenivån.
(Trafikledsverkets anvisningar 18/2020 Pyöräliikenteen suunnittelu)

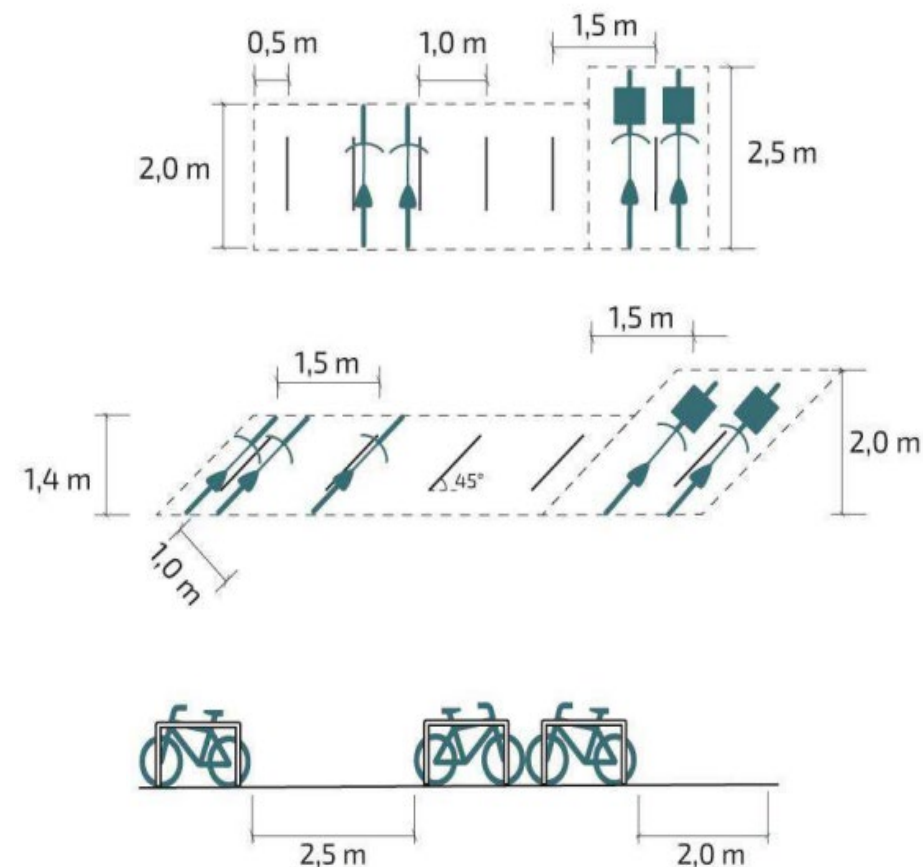
Dimensionering av cykelparkering

Med korrekt dimensionering av cykelparkeringsplatser säkerställer man att det är enkelt och smidigt att använda platserna samt att de räcker till. Utrymmet som finns till förfogande, ställens modell och utrymmet som behövs för att kunna parkera cykeln påverkar dimensioneringen. I bilderna intill har man presenterat exempelfall.

Vid valet av ställ och vid monteringen ska man se till att lämna tillräckligt med utrymme mellan ställen, på sidorna och bakom dem så att det är smidigt att parkera cykeln. Ställ som inte har tillräckligt med utrymme gör det inte möjligt att fylla alla teoretiska platser.

Då cykelparkeringen angränsar till körbanan måste man beakta körbanans krav på fritt utrymme samt kraven som underhåll och service ställer (t.ex. snöplats). Dessutom bör man se till att stället är tillgängligt från den led som cyklisten använder.

På cykelparkeringsområdet strävar man efter att ta hänsyn till en potentiell utvidgningsreservation då efterfrågan på cykelparkering ökar. Denna områdesreservation kan vid behov också användas som parkeringsområde för elsparkcyklar.



Modell för dimensionering av cykelparkering (Trafikledsverkets anvisningar 18/2020 Pyöräliikenteen suunnittelu)

Typer av ställ

Modeller av ställ

Ramlåsning ska vara möjligt i alla ställ. Detta kan anses vara minimikravet för en tidsenlig cykelparkering.

Den modell som föreslås är cykelställ med båge och hjulställ med möjlighet till ramlåsning. På gatuområden används i regel cykelställ med båge, som passar för alla cykelmodeller. Vid yttersidorna lämnar man tillräckligt med utrymme för att också större cyklar, till exempel lådcyklar, vid behov ska kunna få plats i dem.

Som cykelställ med båge används i huvudsak fristående och vid behov flyttbara ställ. Avståndet mellan cykelbågarna är 1,0 meter och minst 0,6 meter för hjulställ med ramlåsning.

Vid valet av ställ ska man se till att tjockleken på materialet är tillräckligt och att fogarna är hållbara.

Montering

Ställen monteras i huvudsak ovanpå ytbeläggningen, så ställens bågar ska vara stadigt fästa i varandra. Enskilda cykelbågar ska inte monteras ovanpå ytbeläggningen, eftersom deras svaga montering är en risk.

Alternativt kan bågarna fästas under ytbeläggningen. I samband med mer omfattande gatusaneringar är det rekommenderat att uppdatera ställen så att de fästs under ytbeläggningen. På marknaden finns numera modeller med en färdig monteringskena, vilket gör en montering under ytbeläggningen ganska enkel.



Exempel på placering av cykelparkering i Tammerfors. En helhet om tre cykelbågar kan monteras i ett stycke ovanpå ytbeläggningen.

Illustrerande exempel av cykelställ med båge som står fritt ovanpå ytbeläggningen.



Bild: PedalSlot Oy

PedalSlot Fence

Cykelställ med båge och ramlåsning. Kan monteras ovanpå marken och är fristående, kan vid behov flyttas.

- Tillgänglig med 1,0 m bågavstånd och till exempel 6–10 platser (3–5 bågar)
- Bågarna fästs i ett fyrkantsrör med stadiga bultfästen
- Bågarna och den vågräta delen av fyrkantsrör, vilket också är lämpligt för mjuka underlag
- Bågarna har ett separat vågrätt rör, vilket underlättar fastlåsning av olika slags cyklar.



Bild: Nordpel Oy

Nordpel U-15-modul

Cykelställ med båge och ramlåsning. Kan monteras ovanpå marken och är fristående, kan vid behov flyttas.

- Tillgänglig med 1,0 m bågavstånd och till exempel 4–6 platser (2–3 bågar)
- Bågarnas fäste i plattjärn kan också fås svetsad och bågarna vid behov i till exempel 45 graders vinkel.
- Bågarna av runt rör.

Observera att också andra tillverkare har lämpliga ställ.

Laddning av elcyklar och andra eldrivna färdmedel

Praxis

De som förvaltar fastigheter eller lokaler ordnar i regel laddning av elcyklar i övervakade utrymmen eller i utrymmen som är lämpliga för ändamålet, till exempel i laddningsskåp. Den långa räckvidden på moderna elcyklar möjliggör i fråga om vardagscykling laddning hemma, så det orsakar inte staden något betydande behov att ordna service.

I samband med koncentrerade cykelparkeringsanläggningar eller resecentrum är det möjligt att fundera på att ordna en laddningspunkt eller laddningsskåp, om ett sådant kan placeras i ett utrymme som håller rumstemperatur året runt eller i övrigt är skyddat från solsken, köldgrader och regn.

Utöver detta kan staden erbjuda rådgivning eller annat stöd för olika serviceproducenter för att ordna laddningstjänster. I synnerhet turism-, restaurang- och inkvarteringstjänster som stödjer cykelturism är potentiella objekt.

Reglering

Cykelparkeringsnormen och därmed också laddning av elektroniska fordon är en del av det reviderade EU-direktivet om byggnaders energiprestanda (EPBD). Det nationella genomförandet förväntas bli klart före sommaren 2026, så då måste man på nytt bedöma ordnandet av laddningstjänster och hur det beaktas inom stadsplaneringen.

CYKELPARKERINGSSTRATEGI

4. Cykelparkering i stadsplaneringen

Cykelparkeringsnormen nu och i framtiden

Aktuell praxis

I Jakobstad finns ingen enhetlig parkeringsnorm just nu, det vill säga en dimensionering för cyklar som används vid stadsplaneringen. I den gällande byggnadsordningen nämns inte heller cykelparkeringsplatser, så i äldre planer finns i allmänhet ingen bestämmelse om cykelparkering.

I en del nyare planer har man dock använt en motsvarande bestämmelse som för bilplatser. Exempel på dimensioneringar som har gjorts:

Sikören, kvarter 1 och 2:

- På fastigheterna för detaljhandel finns bestämmelsen 1 cykelplats/50 vån-m² eller 1 cykelplats/40 vån-m² och 1 cykelplats/3 anställda.

Västermalm, kvarter 29 och 30:

- På kvartersområde för radhus och andra kopplade byggnader är bestämmelsen 1pp/as (1 cykelplats/bostad).
- På kvartersområde för byggnader för socialverksamhet och för hälsovård är bestämmelsen 1pp/2ty (1 cykelplats/2 personer som samtidigt är i arbete).

Den nya cykelparkeringsnormen

Utgångspunkten för detta arbete är att cykelparkeringen i första hand ordnas på tomterna då det är fråga om områden med glesare markanvändning eller långvarigare invånarparkering.

Baserat på invånarenkäten låter nästan hälften av Jakobstadsborna bli att cykla ens ibland eftersom det inte finns cykelparkering eller för att den är osäker. Genom den nya cykelparkeringsnormen strävar man efter att säkerställa att invånarna i Jakobstad har möjlighet att röra sig hållbart.

Cykelparkeringsnormen är också en del av det redan gällande reviderade EU-direktivet om byggnaders energiprestanda (EPBD). Det nationella genomförandet av direktivet har inletts våren 2024 och förväntas bli klart senast till sommaren 2026. Detta kan orsaka ett behov att utvärdera cykelparkeringsnormen på nytt i den närmaste framtiden, i synnerhet i fråga om laddning av elcyklar. Miljöministeriet berättar dock i sitt pressmeddelande att Finland avser utnyttja direktivets flexibilitet till fullo.

Parkeringsnormen är presenterad på följande sida.

Förslag till cykelparkeringsnorm

Jakobstads cykelparkeringsnorm

	Cykelparkering
Boende	Våningshus: 2 cykelplatser/bostad
	Studentbostad: 2 cykelplatser/bostad
	Radhus: 2 cykelplatser/bostad
	Fristående småhus: 2 cykelplatser/bostad
	Små projekt av kompletteringsbyggande (under 1 200 vån-m ²): 2 cykelplatser/bostad
Övriga	Kontors- och förvaltningsbyggnader: 1 cykelplats/100 vån-m ² Skolor och läroanstalter: 2 cykelplatser/elev och anställda 1 cykelplats/3 anställda Daghem och förskolor: 1/100 vån-m ² Inomhusidrottshallar och simhallar: 1 cykelplats/150 vån-m ²
	Dagligvaruhandel: 1 cykelplats/70 vån-m ² och 1 cykelplats/3 anställda Specialaffär som kräver mycket utrymme: 1 cykelplats/300 vån-m ² och 1 cykelplats/3 anställda Kaféer, restauranger och inkvarteringsbyggnader: 1 cykelplats/15 kundplatser Övriga affärsbyggnader 1 cykelplats/100 vån-m ²
Specialfall	Utomhusidrottshallar och -platser: 1 cykelplats/40 besökare/dygn (minst 6 cykelplatser) Stora arbetsplatser, t.ex. produktionsanläggningar eller hälso- och sjukvårdstjänster dimensioneras från fall till fall (mål 1 cykelplats/3 anställda) Betydande hållplatser för kollektivtrafik: 6–20 cykelplatser Terminaler för kollektivtrafik/stationer för spårtrafik: 40–80 cykelplatser
Kvalitetsnivå och placering	<u>Alla platser som placeras utomhus ska utrustas med ställ som möjliggör ramlåsning.</u> Största delen av cykelplatserna i låsta utrymmen ska möjliggöra ramlåsning. Om utrymmet används av endast en bostad räcker det med en platsreservation för cyklar. Alla cykelplatser ska vara obehindrat tillgängliga. Boende: I våningshus och radhus anvisas minst 30 procent till ett låst utrymme med tak (dessa cykelplatser får inte vara väggställningar), Utomhusplatserna placeras i mån av möjlighet i närheten av ingångarna. Övriga: Cykelplatser som betjänar kortvarigt utträttande av ärenden placeras i närheten av ingångarna. För cykelparkering som är avsedd för arbetstagare rekommenderas att minst 30 procent ordnas med tak eller i ett låsbart utrymme.

CYKELPARKERINGSSTRATEGI

5. Utvecklingsplan

Utvecklingsobjekt 1/2

Målet med planen är att förbättra kvaliteten och mängden av cykelparkering på allmänna områden. Cykelparkeringen på allmänna områden betjänar i synnerhet dagligt utträttande av ärenden vid kommersiell och offentlig service i centrum.

Målet med projektet är att förbättra säkerheten vid cykelparkering och genom det göra cykling mer lockande då man utträttar ärenden i vardagen. Dessutom strävar man efter att förbättra smidigheten för dessa resor som görs på cykel. I synnerhet möjligheten till ramläsning och placering av ställen stöder dessa mål.

I planen har man bedömt behovet av kundparkering på områden med tät markanvändning, för särskilda allmänna områden, målnätet för cykeltrafiken och resultaten av invånarenkäten. För anslutningsparkeringens del beror lösningarna på utvecklingen av busstationen eller hållplatsterminalen i centrum, så för deras del preciseras lösningarna senare.

Planens huvudbetoning är på objekt för kortvarig parkering under tiden man utträttar ärenden, därför är det relevant att placera ställen nära objektet. Detta innebär mindre ställhelheter på flera platser. Detta talar också för montering ovanpå ytbeläggningen, vilket gör det möjligt att förverkliga flera objekt. I samband med gatusaneringar ska cykelparkeringen beaktas och ställen kan uppdateras till permanenta ställ.

Man har strävat efter att placera objekten så att cyklisten kan använda stället från cykelleden längs gatan i fråga. Vid placeringen har man dessutom tagit hänsyn till att trottoarerna ska vara framkomliga och att parkeringsplatserna för personer med funktionsnedsättning kan användas smidigt.

Objekten har fördelats i följande kategorier: området kring gågatan, centrum och andra allmänna områden. Det är möjligt att genomföra planen stegvis i dessa delar.

Utgångspunkten för planen och den minsta parkeringslösningen har varit en helhet om 5–6 cyklar, med ett utrymmesbehov på cirka 3,3 m x 2 m. Bredden varierar en aning mellan ställmodellerna.

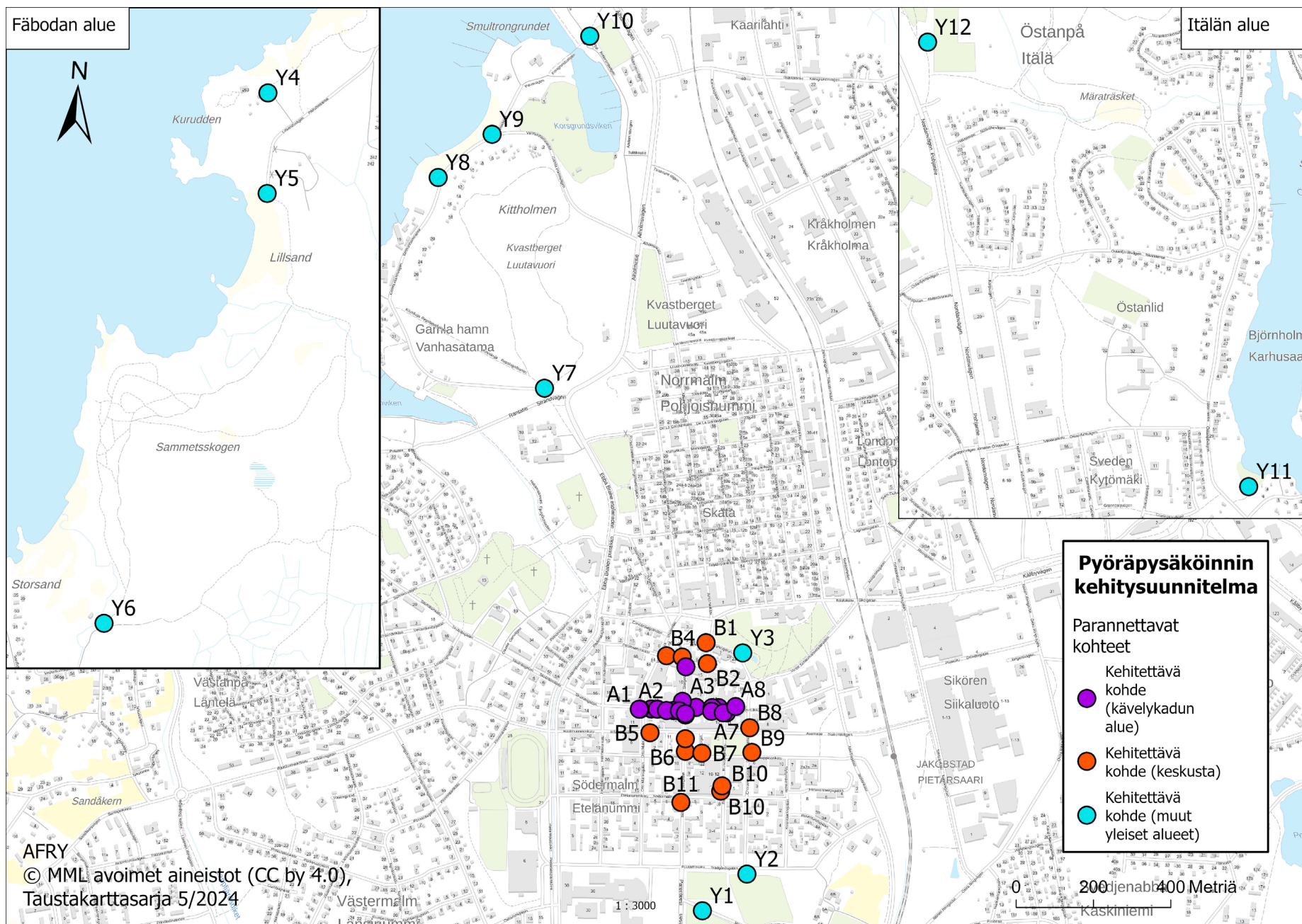


5. UTVECKLINGSPLAN

Utvecklings- objekt 2/2

I kartbilden har man presenterat alla utvecklingsobjekt för alla tre kategorier. På bilden ser man att planen ändå koncentreras till centrum.

I samband med objektkorterna finns en noggrannare karta för varje kategori i planen.



Gågatans område (A)

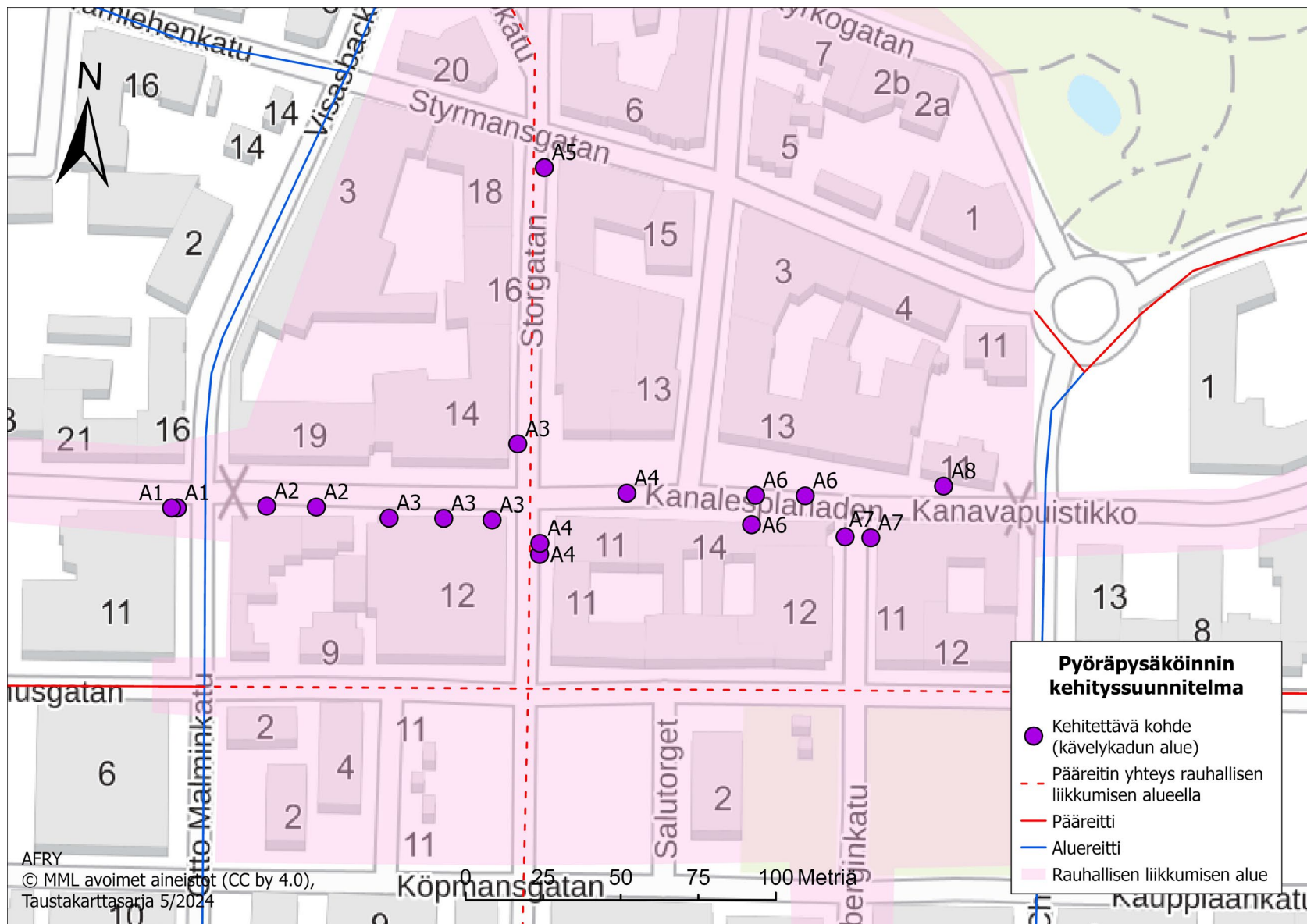
På området kring gågatan finns i nuläget cirka 114 cykelplatser, varav endast 16 platser har möjlighet till ramlåsning. En del av ställen är i ganska dåligt skick.

I planen föreslås ställ för fem eller sex cyklar vid åtta objekt, det vill säga 16 ställ och sammanlagt 102 cykelplatser. Av dessa är ett ställ befintligt, som flyttas från Storgatan till gågatan. Dessutom finns utrymmesreservationer för två ställ, om det senare finns behov att utöka antalet platser.

Kostnadsberäkning

Kostnadsberäkningen för planen är uppgjord enligt priset 1 000 euro/ställ inklusive montering för ett ställ med ramlåsning. Dessutom orsakar avlägsnande av gamla ställ, transporter och leveranser kostnader. Man har uppskattat att kostnaden för detta är cirka 3 000 euro. Ändringarna i trafikstyrningsapparaterna har uppskattats kosta cirka 1 000 euro.

De totala kostnaderna för att genomföra området kring gågatan (A) är cirka 19 000 euro (moms 0 %).



OMRÅDET KRING GÅGATAN

A1. Otto Malmmsgatan, västra sidan

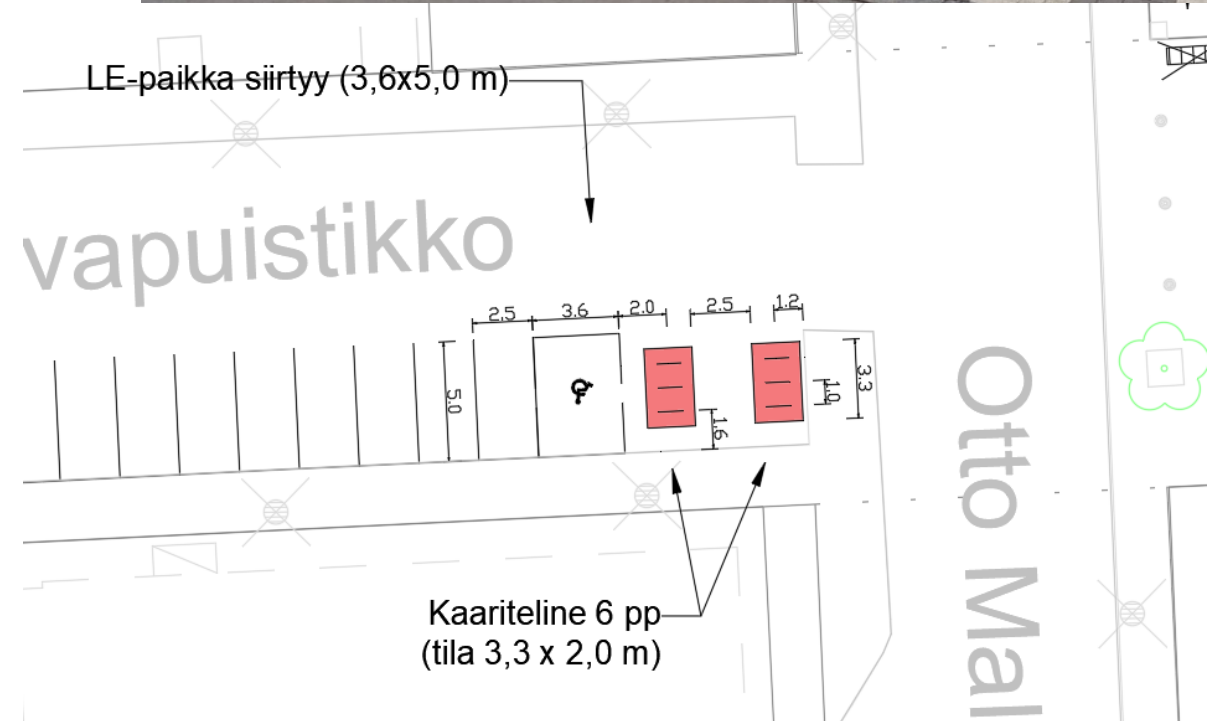
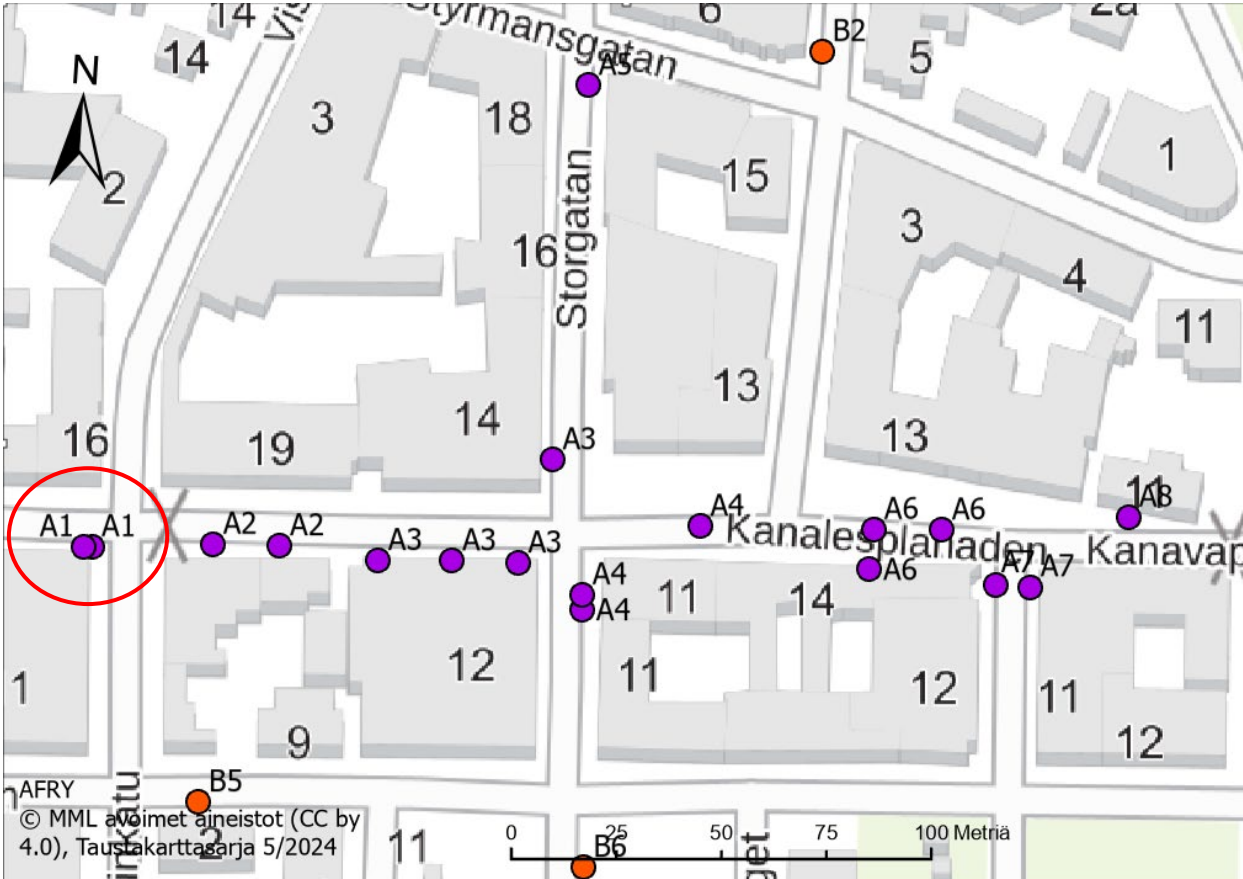
Nuläge: Ingen cykelparkering.

Efterfrågan: Parkering på området kring gågatan.

Parkeringslösning: Nya ställ med båge, 12 platser.

Sätt att förverkliga: Montering ovanpå ytbeläggningen i parkeringsrutor, fristående ställ fästs i ytbeläggningen.

Att observera: Flytt av parkeringsplats för personer med funktionsnedsättning och dimensionering enligt anvisningarna.



OMRÅDET KRING GÅGATAN

A2. Otto Malmmsgatan, östra sidan

Nuläge: Tre hjulställ i dåligt skick, 18 platser.

Efterfrågan: Parkering på området kring gågatan.

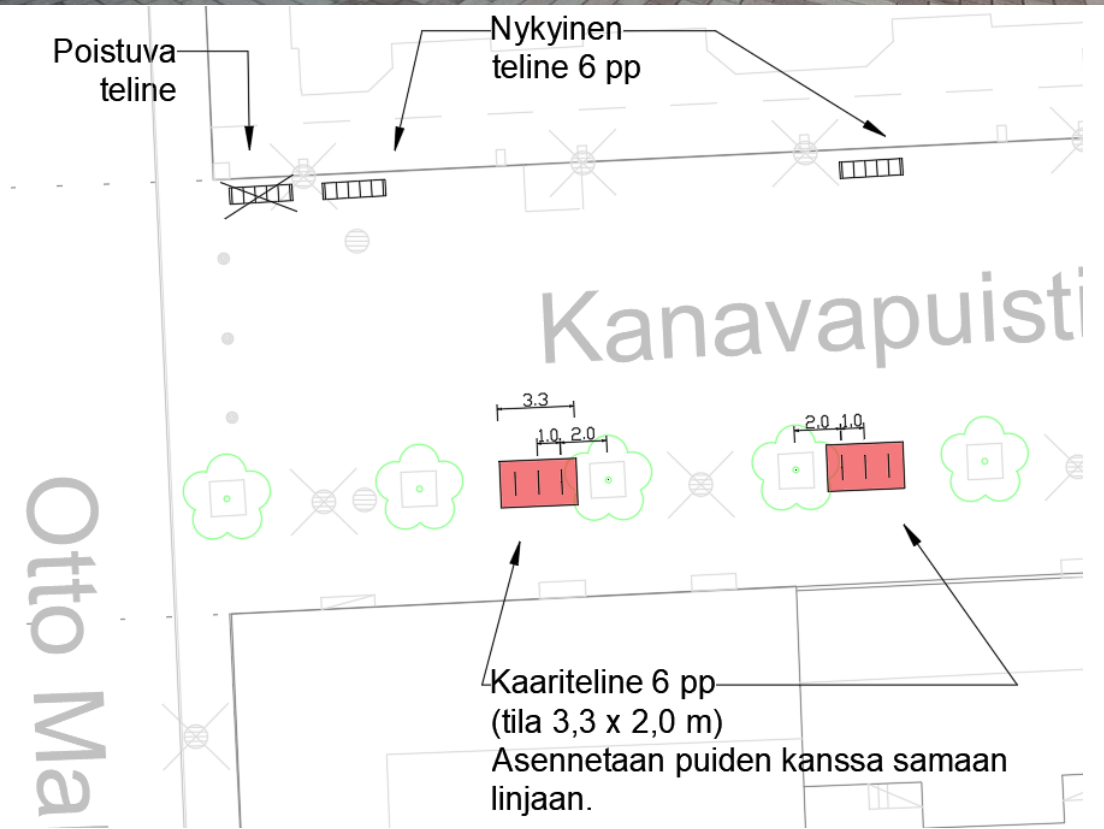
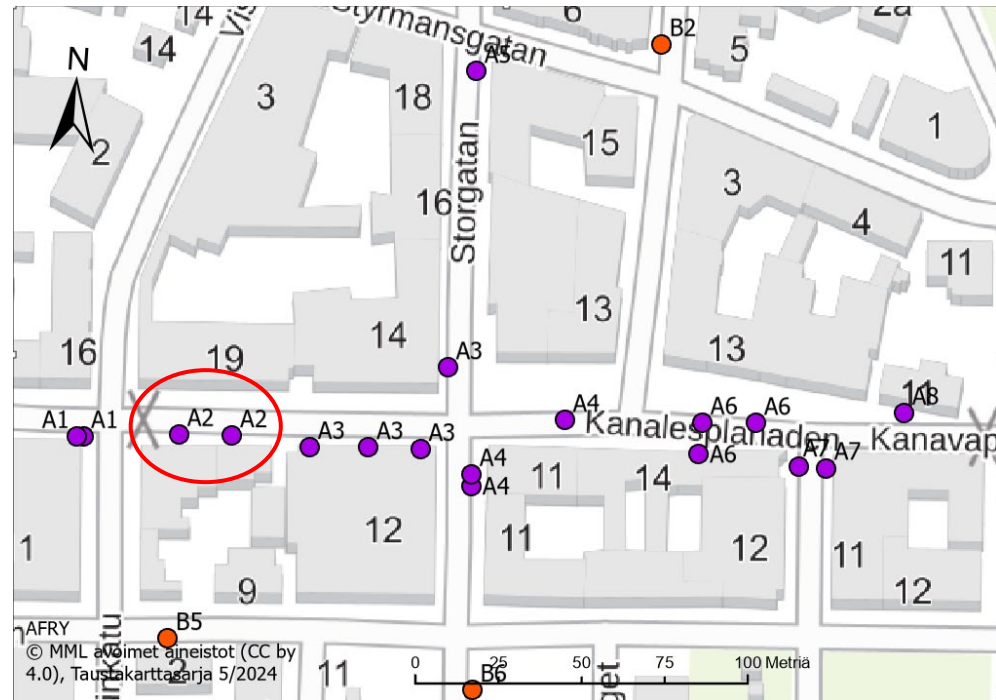
Parkeringslösning: Nya ställ med båge, sammanlagt 12 platser, och borttagning av ett hjulställ.

Sätt att förverkliga: Montering ovanpå ytbeläggningen, fristående ställ fästs i ytbeläggningen.

Att observera: Ett befintligt ställ tas bort. Mittpunkten av ställen som monteras mellan träden ska vara i samma linje som träden, om det inte förhindrar dagvattenflödet. Vid planeringstiden var träden borttagna på grund av byggarbetsplatsen. Genom att ta bort ett ställ förbättras förbindelsen till övergångsstället för fotgängare.



© Cyclomedia



OMRÅDET KRING GÅGATAN

A3. Storgatan, västra sidan

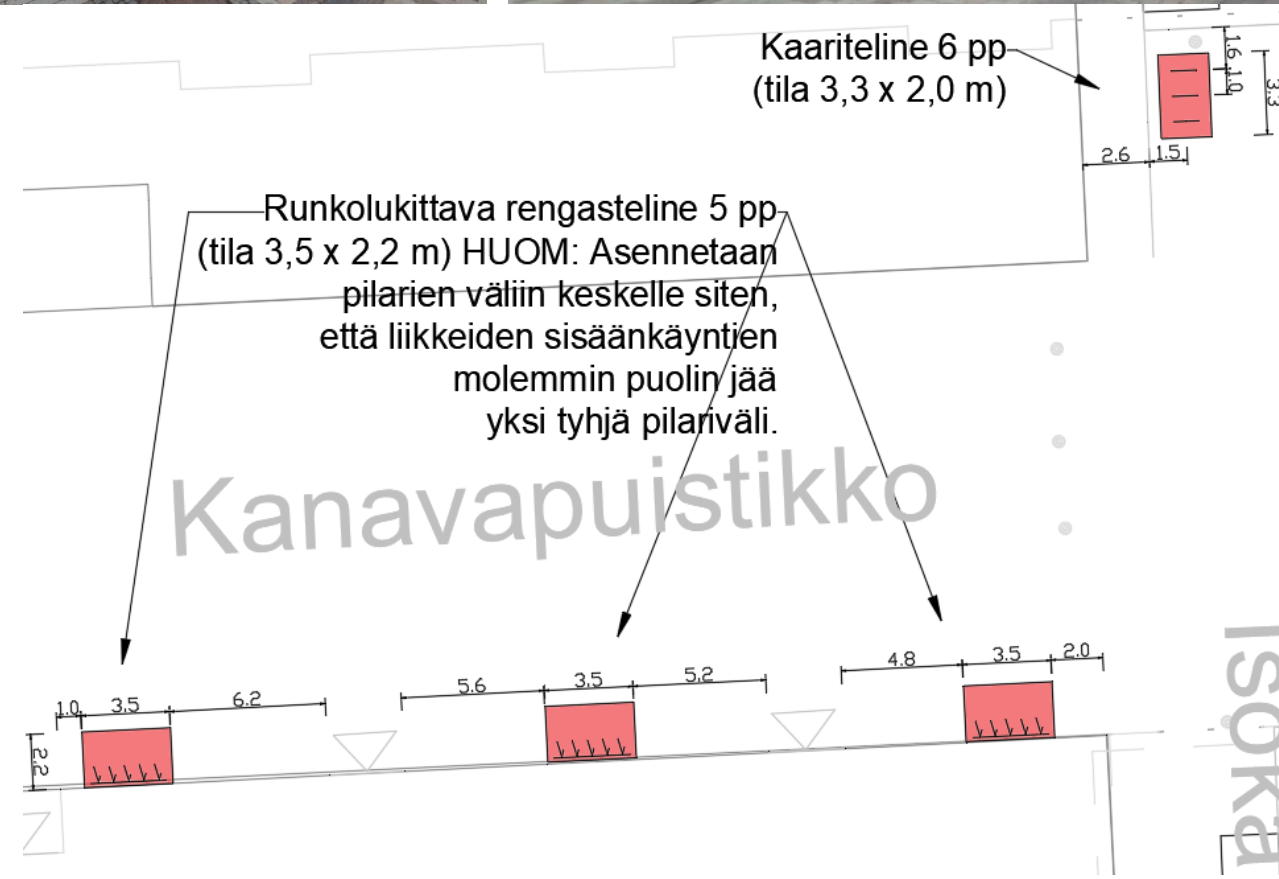
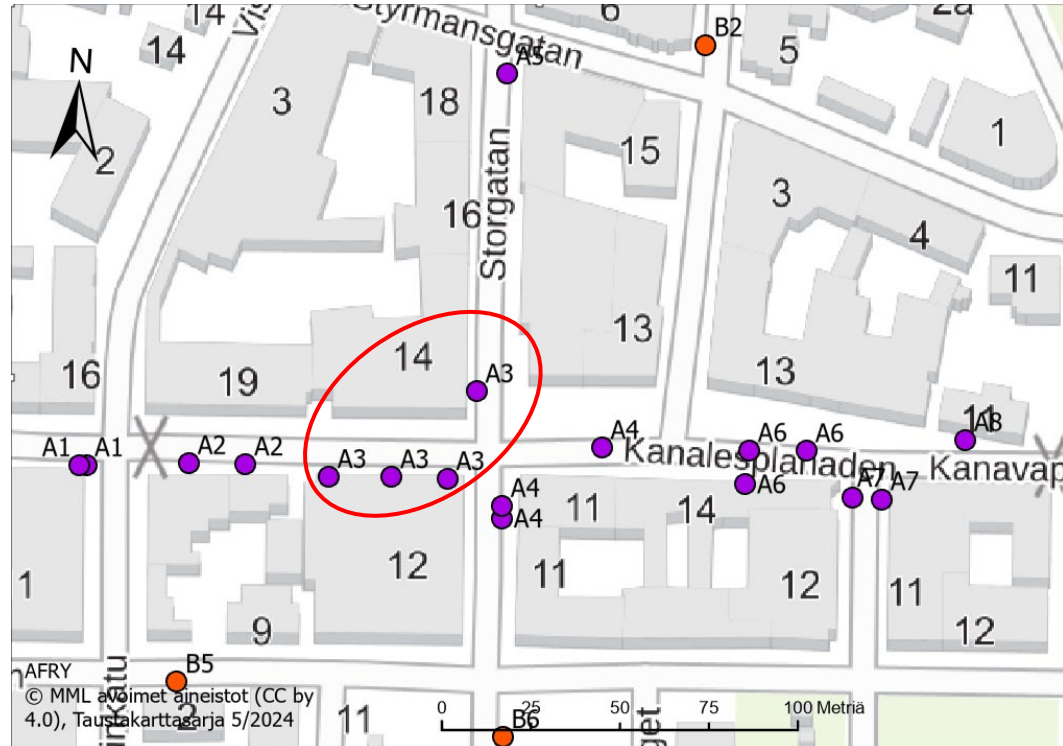
Nuläge: Just nu finns cykelparkering endast framför bokhandeln och ett litet hjulställ på västra sidan som fastigheten sannolikt har placerat ut. Antalet platser räcker inte till.

Efterfrågan: Parkering på området kring gågatan.

Parkeringslösning: Nya hjulställ med ramlåsning, 15 platser, och ett nytt ställ med båge, 6 platser.

Sätt att förverkliga: Montering ovanpå ytbeläggningen, fristående ställ fästs i ytbeläggningen

Att observera: Terrasskonstruktionerna på gågatan ska beaktas och räddningsvägen måste hållas öppen.



OMRÅDET KRING GÅGATAN

A4. Storgatan, östra sidan

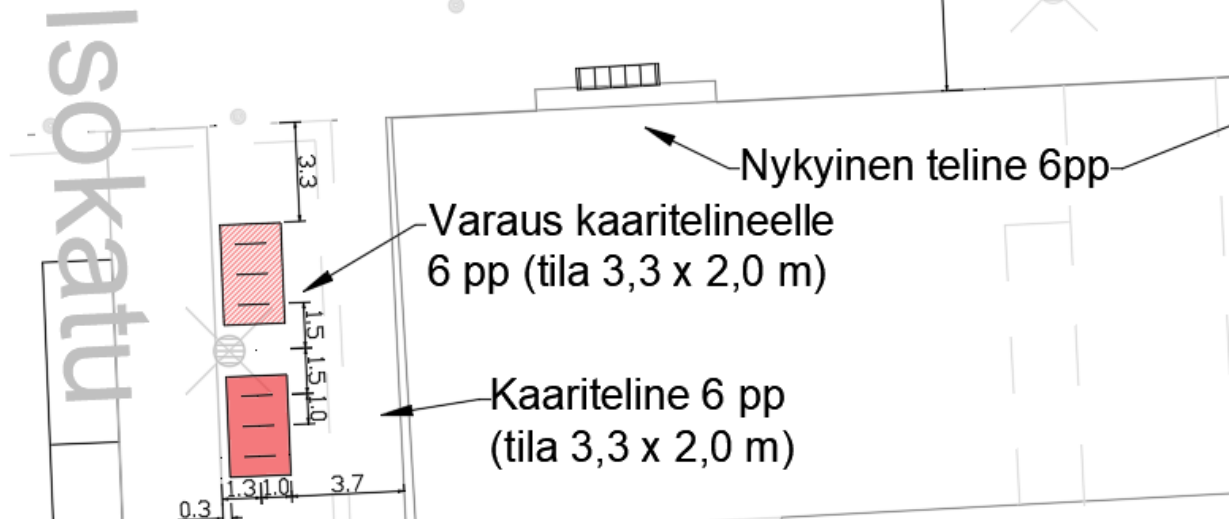
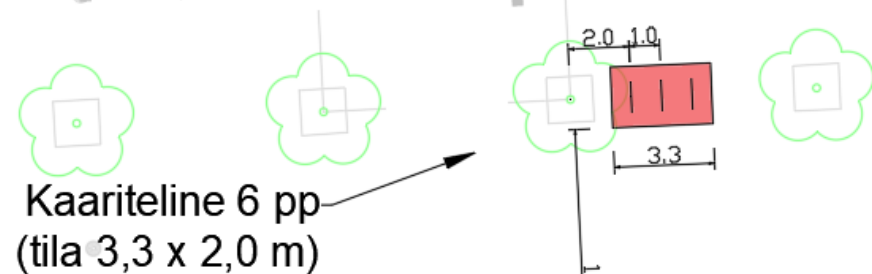
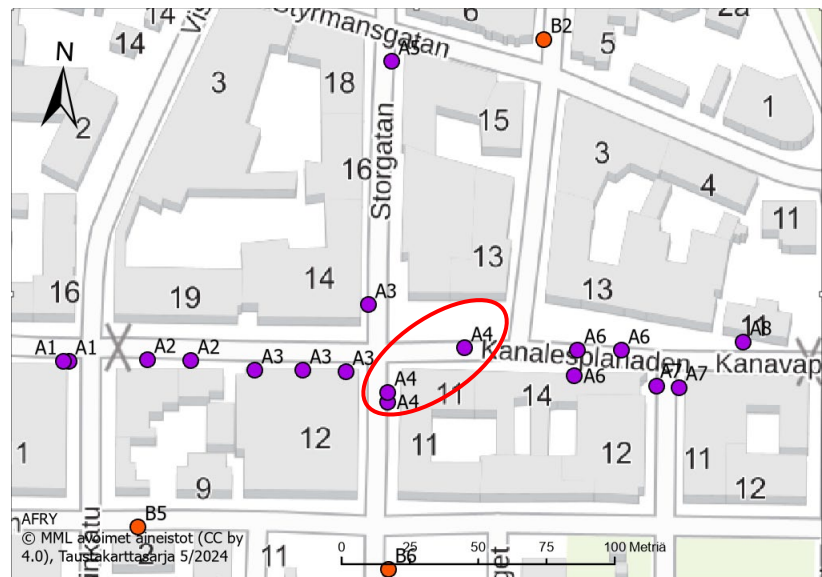
Nuläge: Just nu finns cykelparkering endast framför bokhandeln och ett litet hjulställe på västra sidan som fastigheten sannolikt har placerat ut. Antalet platser räcker inte till.

Efterfrågan: Parkering på området kring gågatan.

Parkeringslösning: Nya ställ med båge, 12 platser. Platsreservation för ett tredje ställe med båge, 6 platser. Hjulstället utanför Hesburger tas bort.

Sätt att förverkliga: Montering ovanpå ytbeläggningen, fristående ställ fästs i ytbeläggningen.

Att observera: Terrasskonstruktionerna på gågatan ska beaktas och räddningsvägen måste hållas öppen. Stället som placeras mellan träden monteras i samma linje som träden, om det inte förhindrar dagvattenflödet.



OMRÅDET KRING GÅGATAN

A5. Storgatan x Styrmansgatan

Nuläge: Befintlig cykelparkering i mitten av kvarteret på Storgatan, 16 platser.

Efterfrågan: Parkering på området kring gågatan.

Parkeringslösning: Nytt ställ med båge, 6 platser.

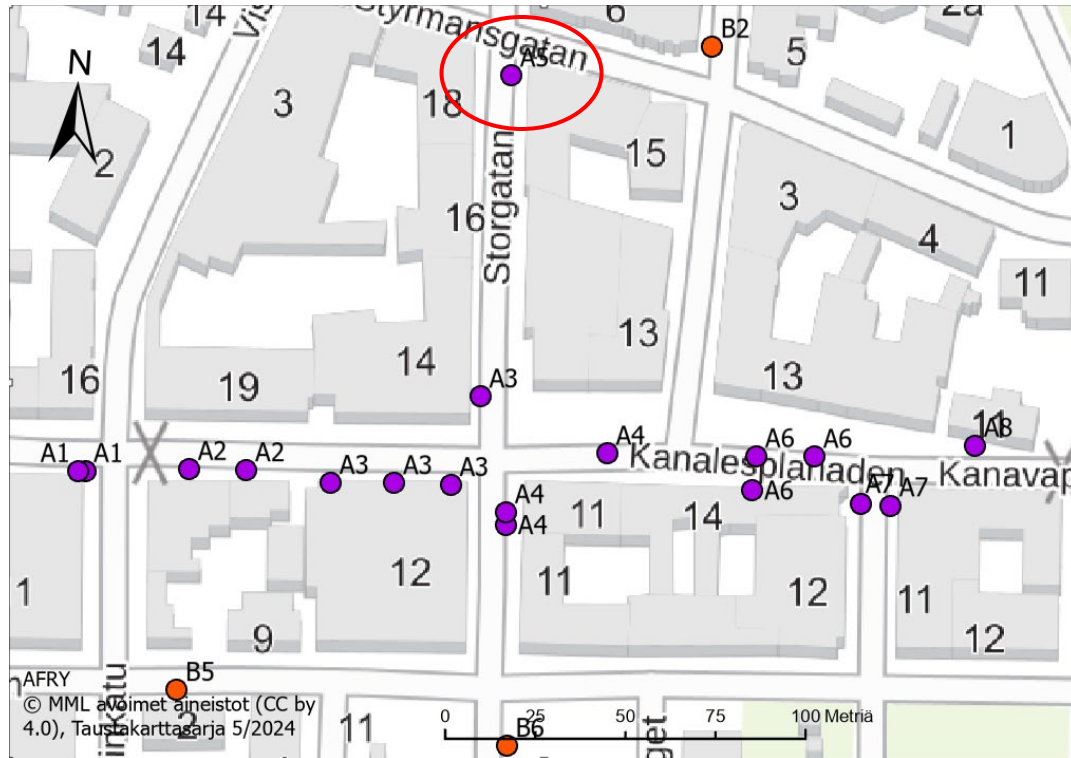
Sätt att förverkliga: Montering ovanpå ytbeläggningen på körbanan, fristående ställ fästs i ytbeläggningen.

Att observera: Första bågens avstånd från övergångsstället 5,5 m. Avståndet från mitten av bågen till kantstenen cirka 1,2 m.

Den befintliga cykelhagen (16 platser) i mitten av kvarteret på Storgatan flyttas till östra sidan av gågatan.



© Cyclomedia



OMRÅDET KRING GÅGATAN

A6. Runebergsgatan, västra sidan

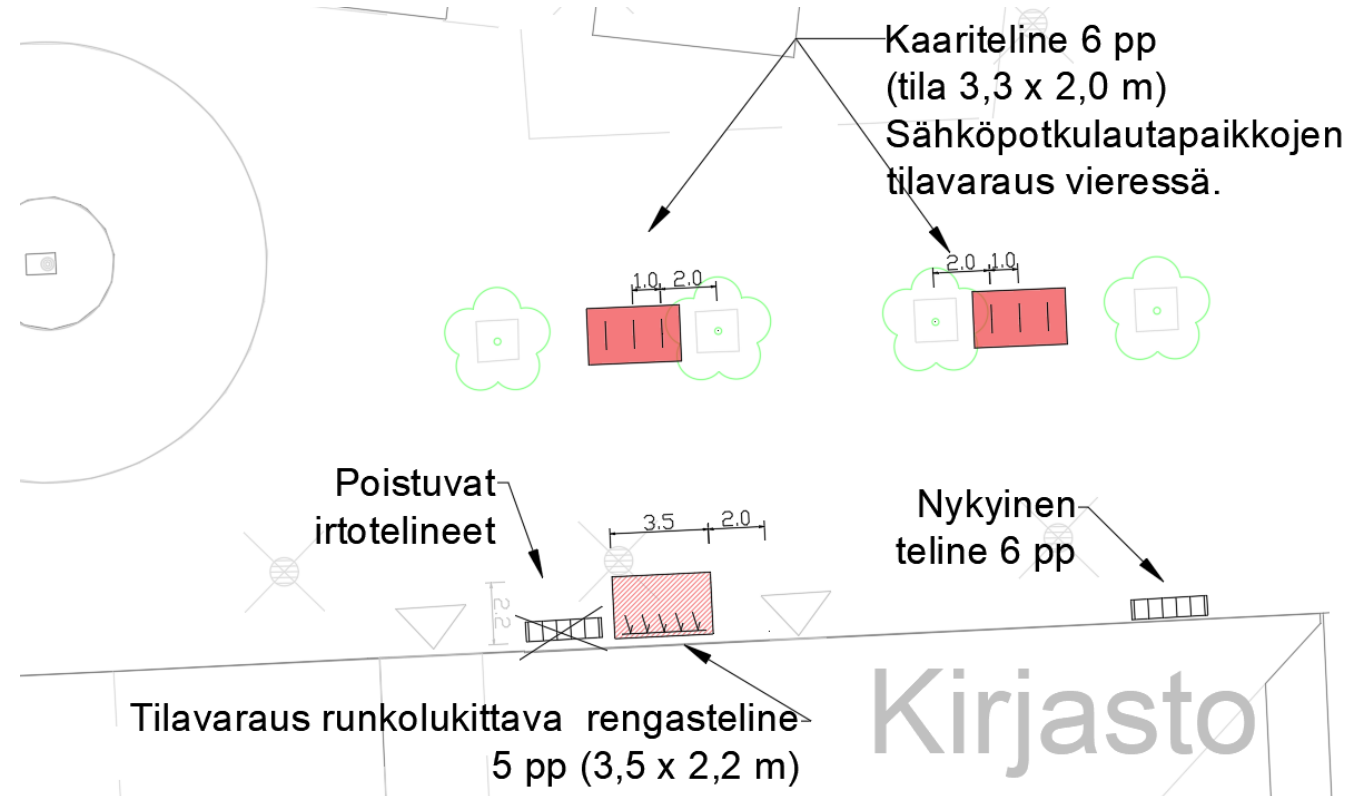
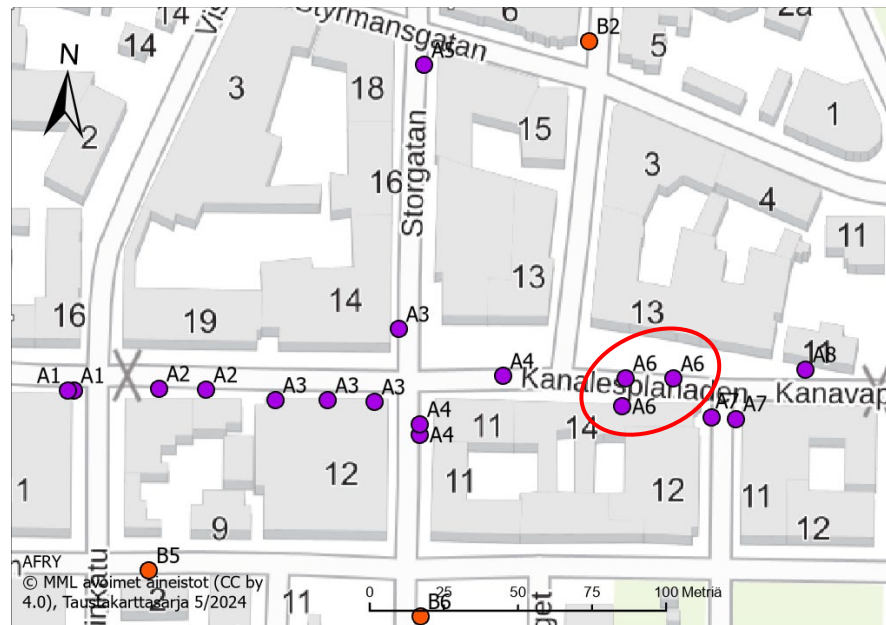
Nuläge: För närvarande hjulställ framför biblioteket och affärsutrymmet på östra sidan, 24 platser, samt lösa hjulställ, 19 platser.

Efterfrågan: Parkering på området kring gågatan och i synnerhet biblioteket.

Parkeringslösning: Nya ställ med båge, 12 platser, och det befintliga lösa hjulstället tas bort. Platsreservation för hjulställ med ramlåsning, 5 platser, vid bibliotekets vägg.

Sätt att förverkliga: Montering ovanpå ytbeläggningen, fristående ställ fästs i ytbeläggningen.

Att observera: Terrasskonstruktionerna på gågatan ska beaktas och räddningsvägen måste hållas öppen. Stället som placeras mellan träden monteras i samma linje som träden, om det inte förhindrar dagvattenflödet. Vid bibliotekets vägg och mellan träden, i anslutning till ställen, en reservation för elsparkcykelplatser.



OMRÅDET KRING GÅGATAN

A7. Runebergsgatan, korsningen

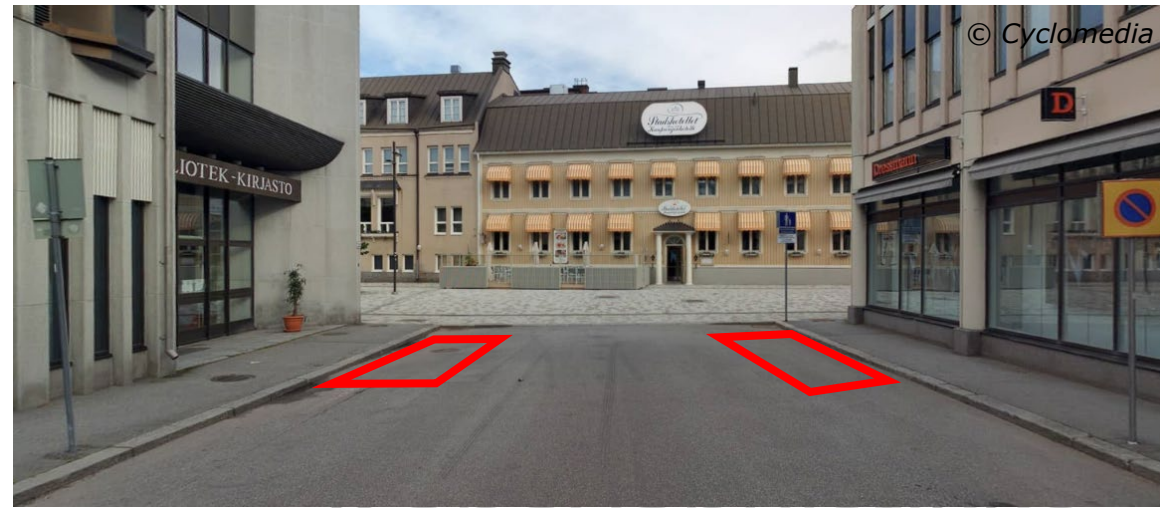
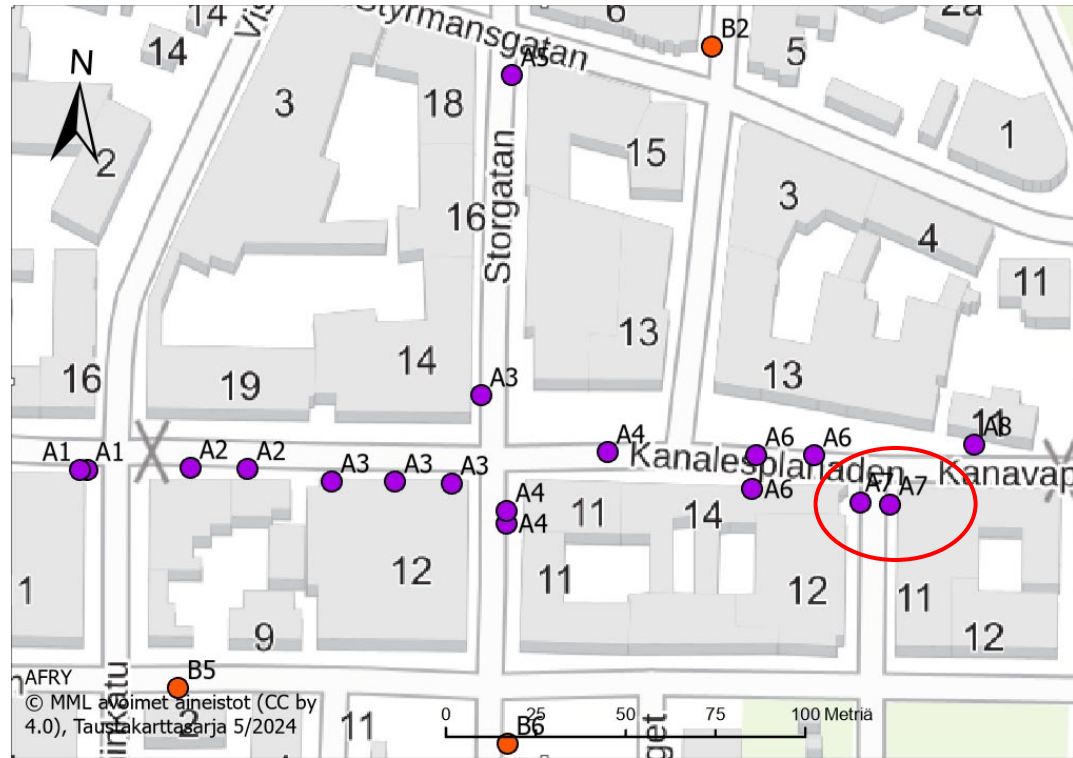
Nuläge: För närvarande hjulställ framför biblioteket och affärsutrymmet på östra sidan, 24 platser, samt lösa hjulställ, 19 platser.

Efterfrågan: Parkering på området kring gågatan och i synnerhet biblioteket.

Parkeringslösning: Nya ställ med båge, 12 platser, och flytt av hjulställ med ramlåsning från Storgatan, 16 platser.

Sätt att förverkliga: Montering ovanpå ytbeläggningen, fristående ställ fästs i ytbeläggningen.

Att observera: Terrasskonstruktionerna på gågatan ska beaktas och räddningsvägen måste hållas öppen. Vändplatsen på Runebergsgatan flyttas och kräver ändringar i trafikstyrningen.



Kanavapuistikko



OMRÅDET KRING GÅGATAN

A8. Runebergsgatan, östra sidan

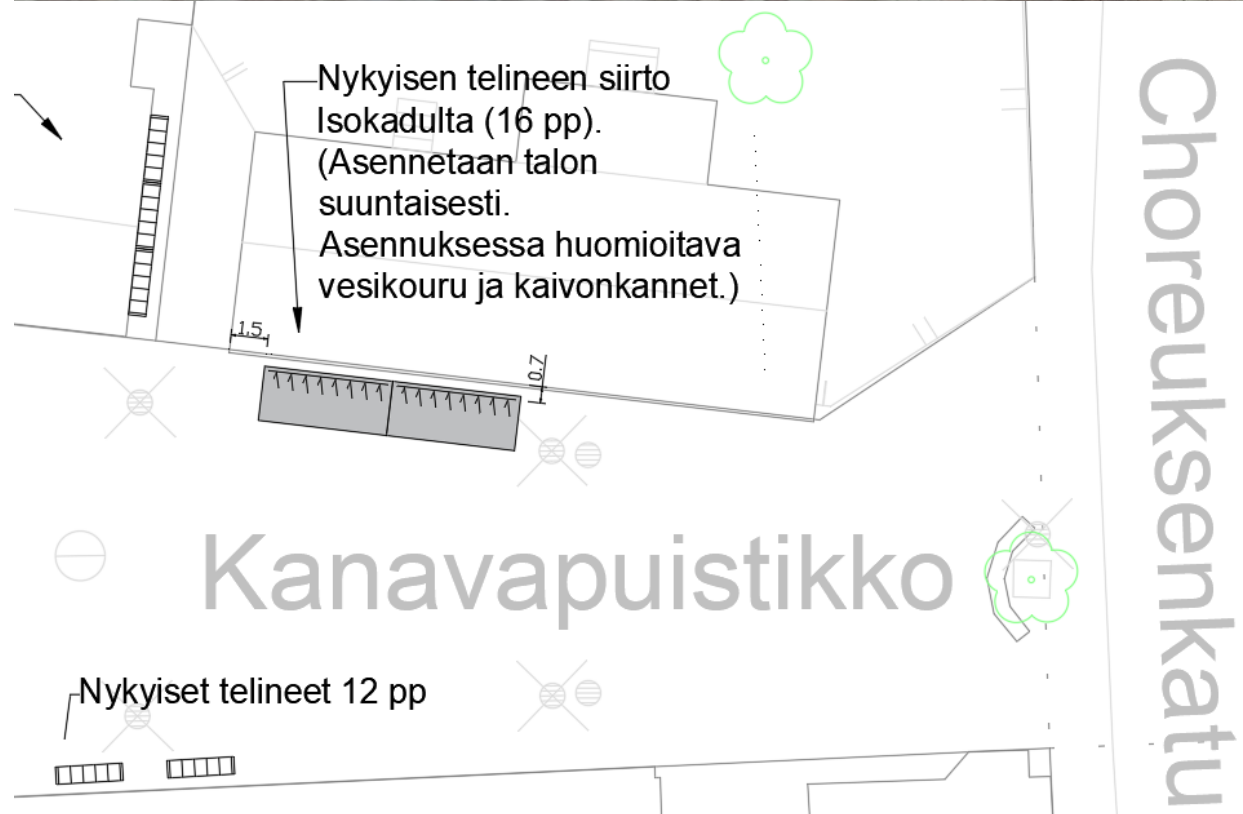
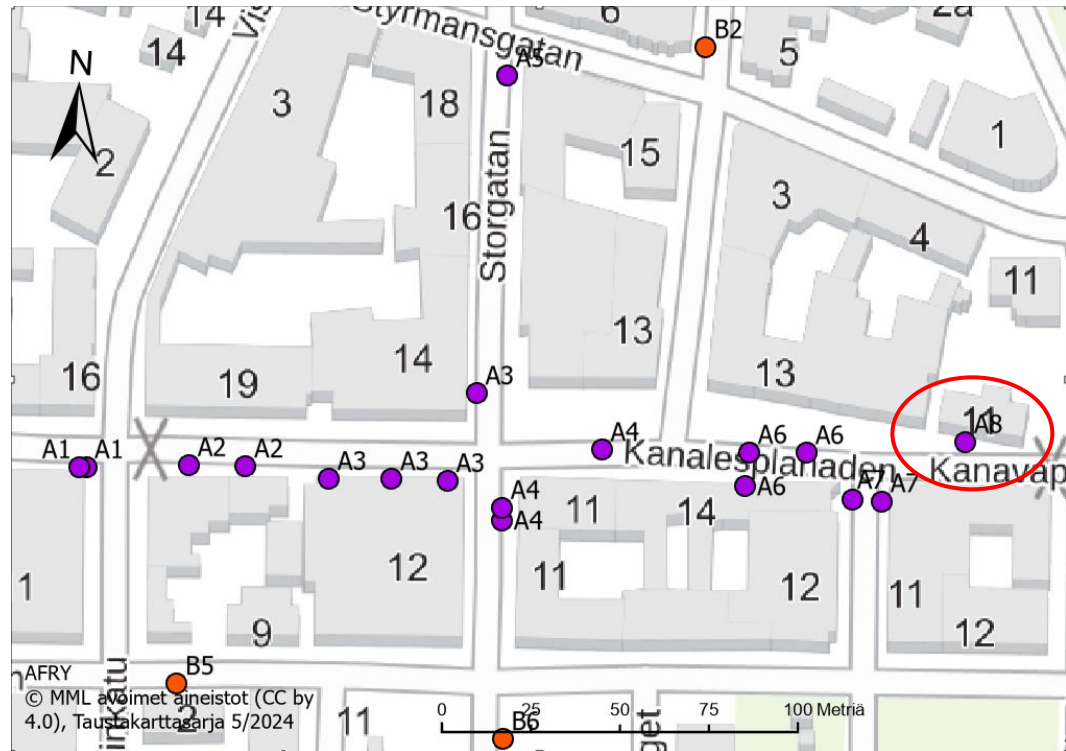
Nuläge: För närvarande hjulställ framför biblioteket och affärsutrymmet på östra sidan, 24 platser, samt lösa hjulställ, 19 platser.

Efterfrågan: Parkering på området kring gågatan och i synnerhet biblioteket.

Parkeringslösning: Nya ställ med båge, 12 platser, och flytt av hjulställ med ramlåsning från Storgatan, 16 platser.

Sätt att förverkliga: Montering ovanpå ytbeläggningen, fristående ställ fästs i ytbeläggningen.

Att observera: Terrasskonstruktionerna på gågatan ska beaktas och räddningsvägen måste hållas öppen. Vändplatsen på Runebergsgatan flyttas och kräver ändringar i trafikstyrningen.



5. UTVECKLINGSPLAN

Centrum (B)

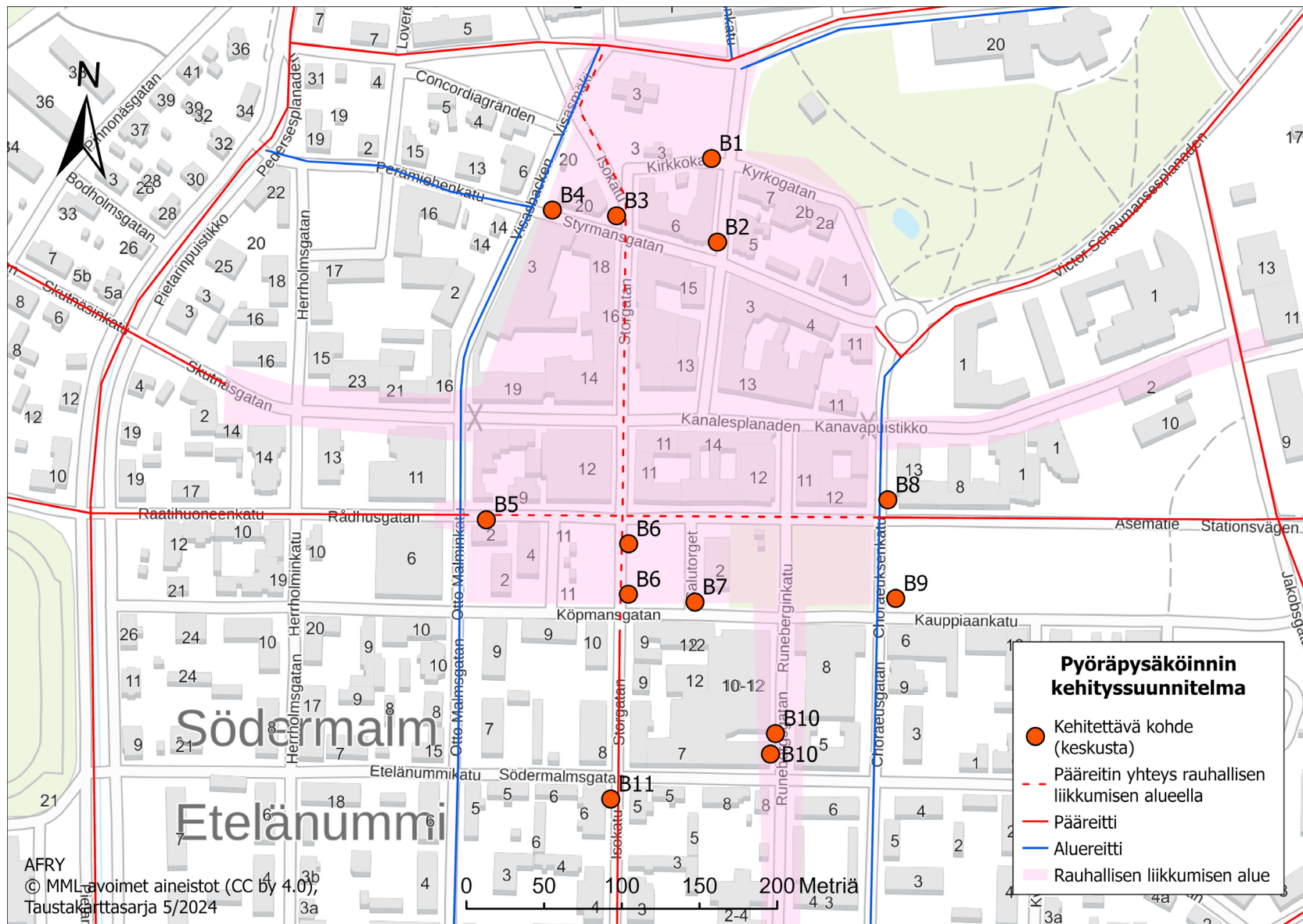
I områdesbegränsningen för centrum finns nu 120 cykelplatser, varav endast 32 har ramlåsning och är i gott skick. En del av ställen finns på platser, där efterfrågan är lägre. Dessa är bland annat Hötorgets cykelparkering, för vilken man tills vidare inte har presenterat åtgärder.

I planen föreslås ställ för sex cyklar vid elva objekt, det vill säga 14 ställ och sammanlagt 84 cykelplatser.

Kostnadsberäkning

Kostnadsberäkningen för planen är uppgjord enligt priset 1 000 euro/ställ inklusive montering för ett ställ med ramlåsning. Dessutom orsakar avlägsnande av gamla ställ, transporter och leveranser kostnader. Man har uppskattat att kostnaden för detta är cirka 4 000 euro. Ändringarna i trafikstyrningsapparaterna har uppskattats kosta cirka 1 000 euro.

De totala kostnaderna för att genomföra delområdet i centrum (B) är cirka 19 000 euro (moms 0 %).



CENTRUM

B1. Kyrkogatan x Alholmsgatan

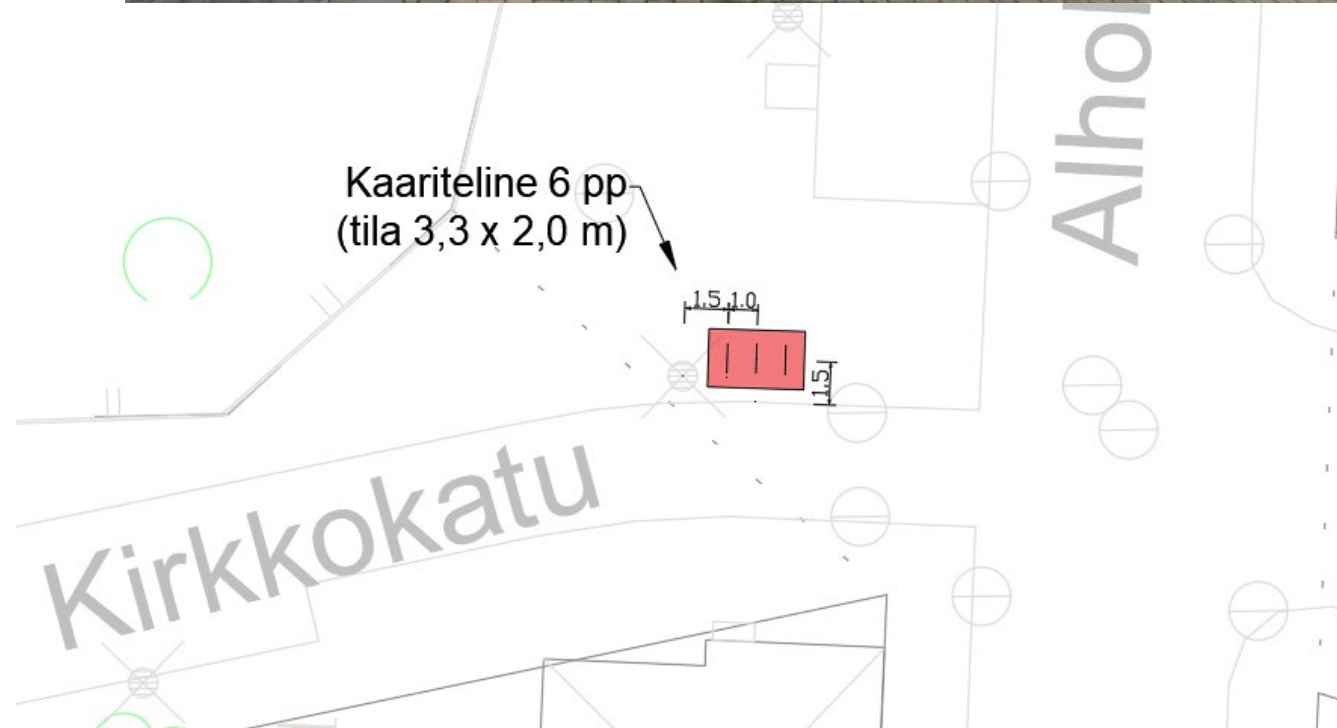
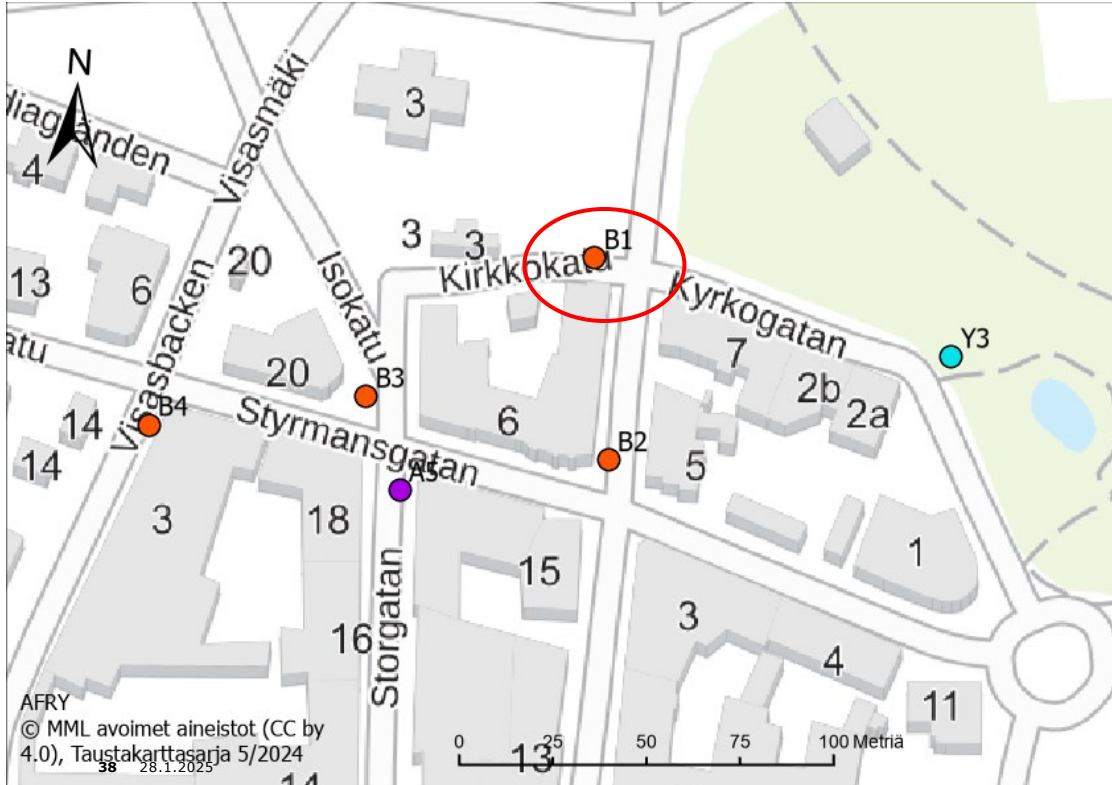
Nuläge: Ingen cykelparkering.

Efterfrågan: Parkering i centrum samt parkering i parkområdet.

Parkeringslösning: Nytt ställ med båge, 6 platser.

Sätt att förverkliga: Montering ovanpå ytbeläggningen på trottoaren, fristående ställ fästs i ytbeläggningen.

Att observera: Avståndet mellan första bågen och lyktstolpen cirka 1,5 m och från mitten av bågarna till kantstenen cirka 1,5 m.



CENTRUM

B2. Alholmsgatan x Styrmanngatan

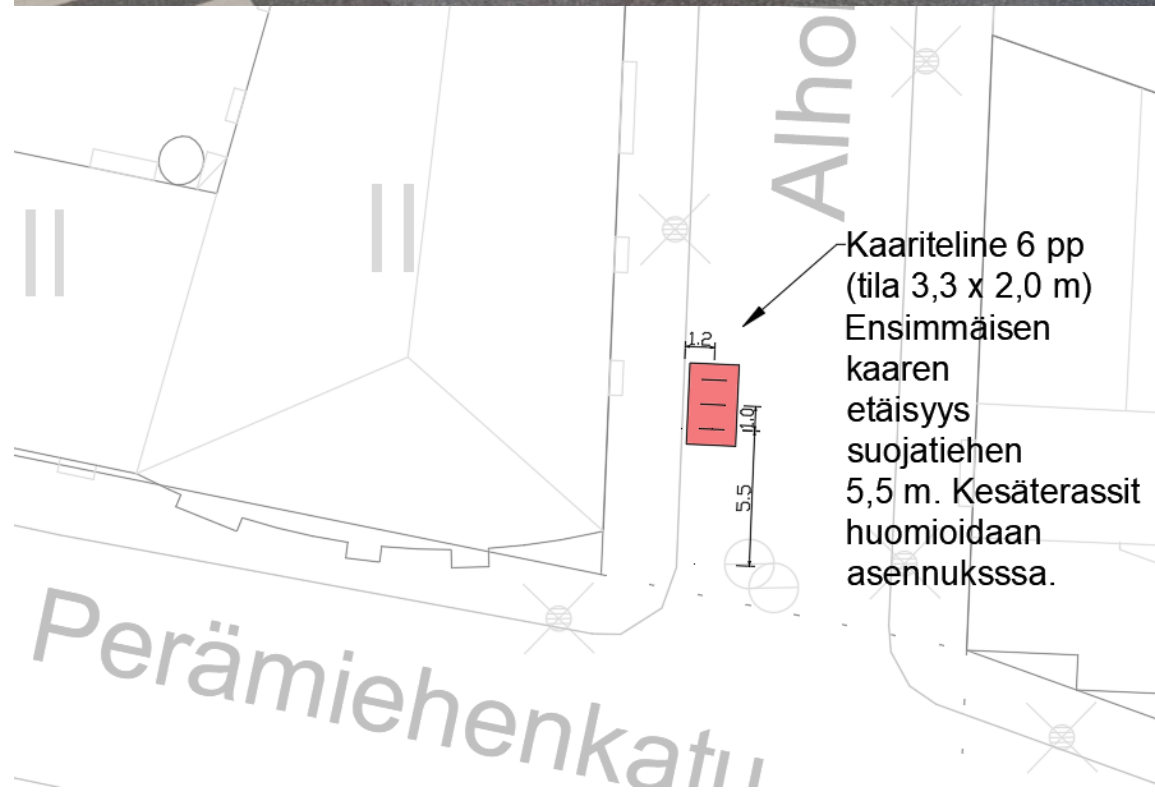
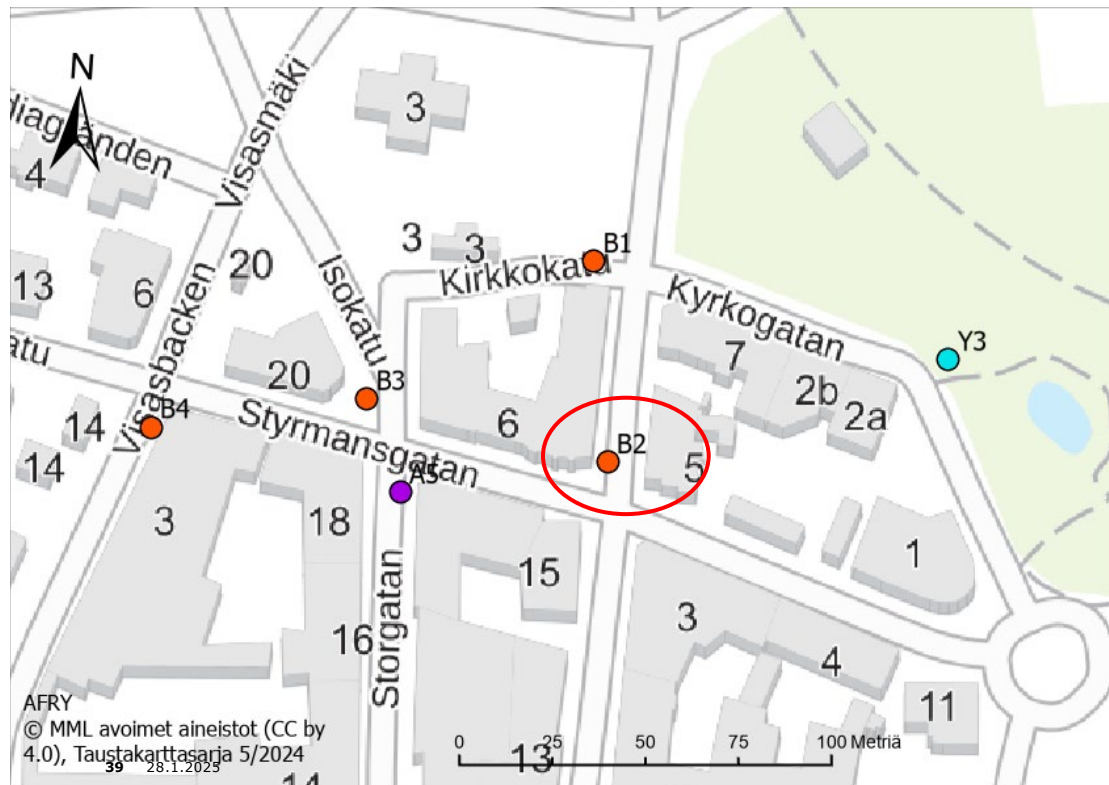
Nuläge: Ingen cykelparkering.

Efterfrågan: Parkering i centrum.

Parkeringslösning: Nytt ställ med båge, 6 platser.

Sätt att förverkliga: Montering ovanpå ytbeläggningen på körbanan, fristående ställ fästs i ytbeläggningen. En bilplats, som inte är i bruk om somrarna, tas bort.

Att observera: Första bågens avstånd från övergångsstället 5,5 m.
Terrasskonstruktioner om somrarna, vilka har beaktats vid placeringen.



CENTRUM

B3. Storgatan x Styrmansgatan

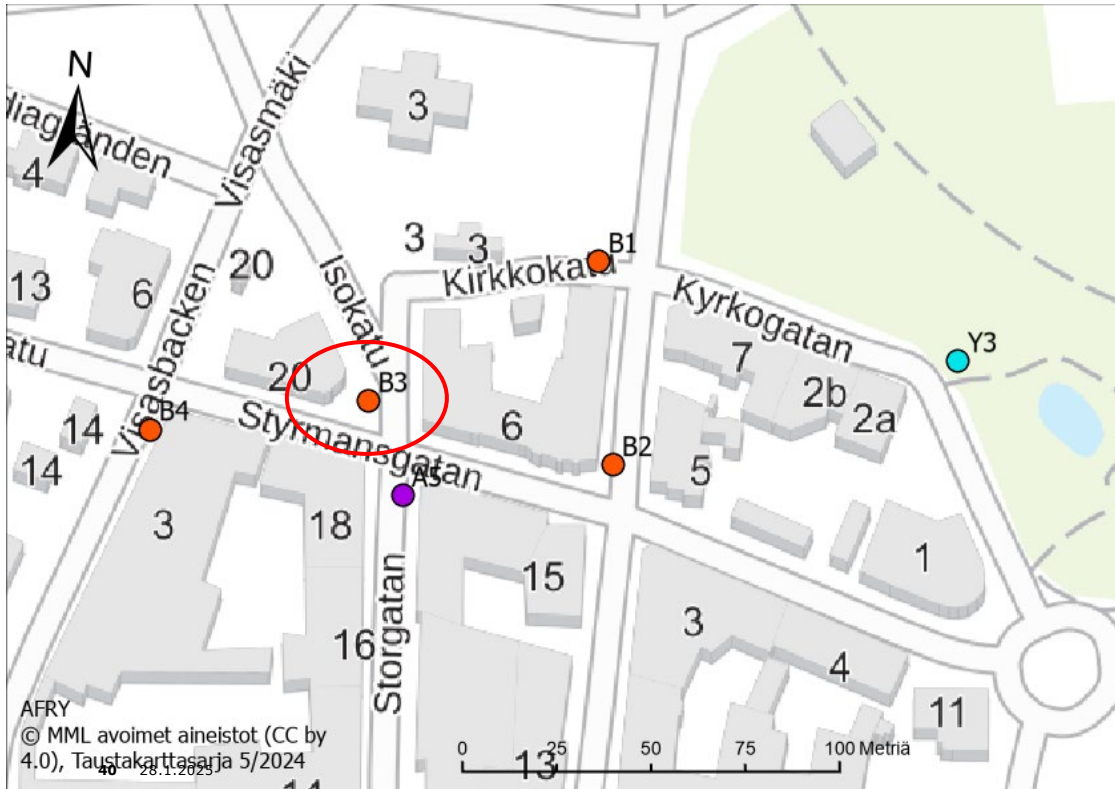
Nuläge: Ingen cykelparkering.

Efterfrågan: Parkering i centrum.

Parkeringslösning: Nytt ställ med båge, 6 platser

Sätt att förverkliga: Montering ovanpå ytbeläggningen på trottoaren, fristående ställ fästs i ytbeläggningen.

Att observera: Första bågens avstånd från kantsteden till parkeringsplatsen för personer med funktionsnedsättning 2,7 m och avståndet från kantsteden till bågens mitt 1,3 m.



CENTRUM

B4. Styrmansgatan x Visasbacken

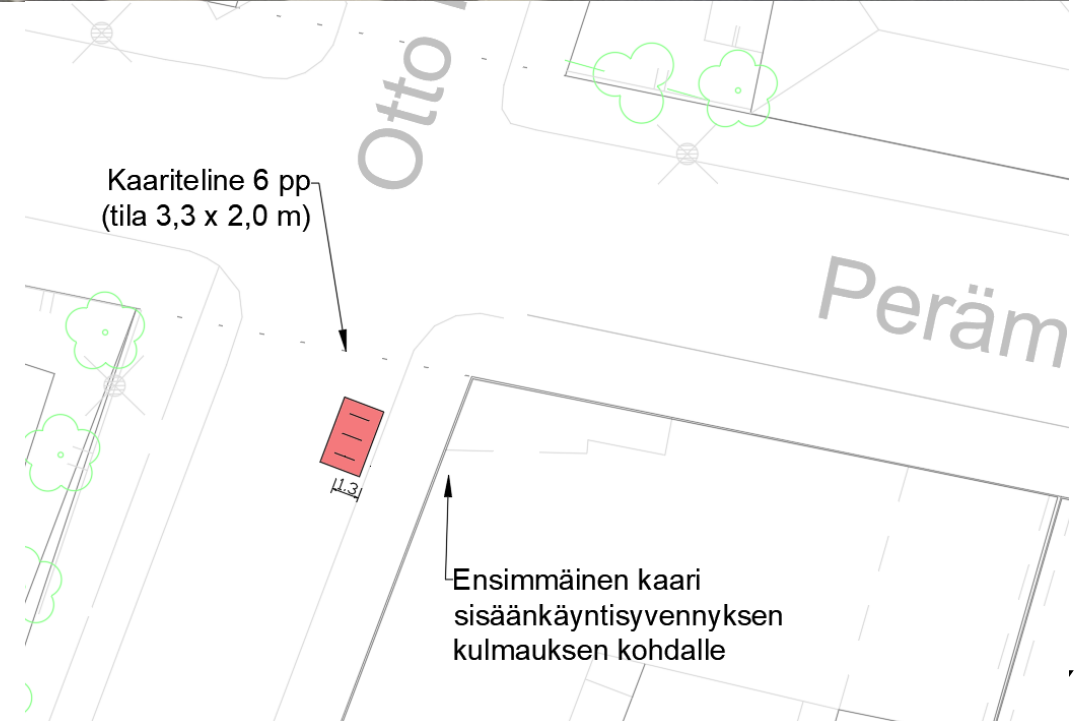
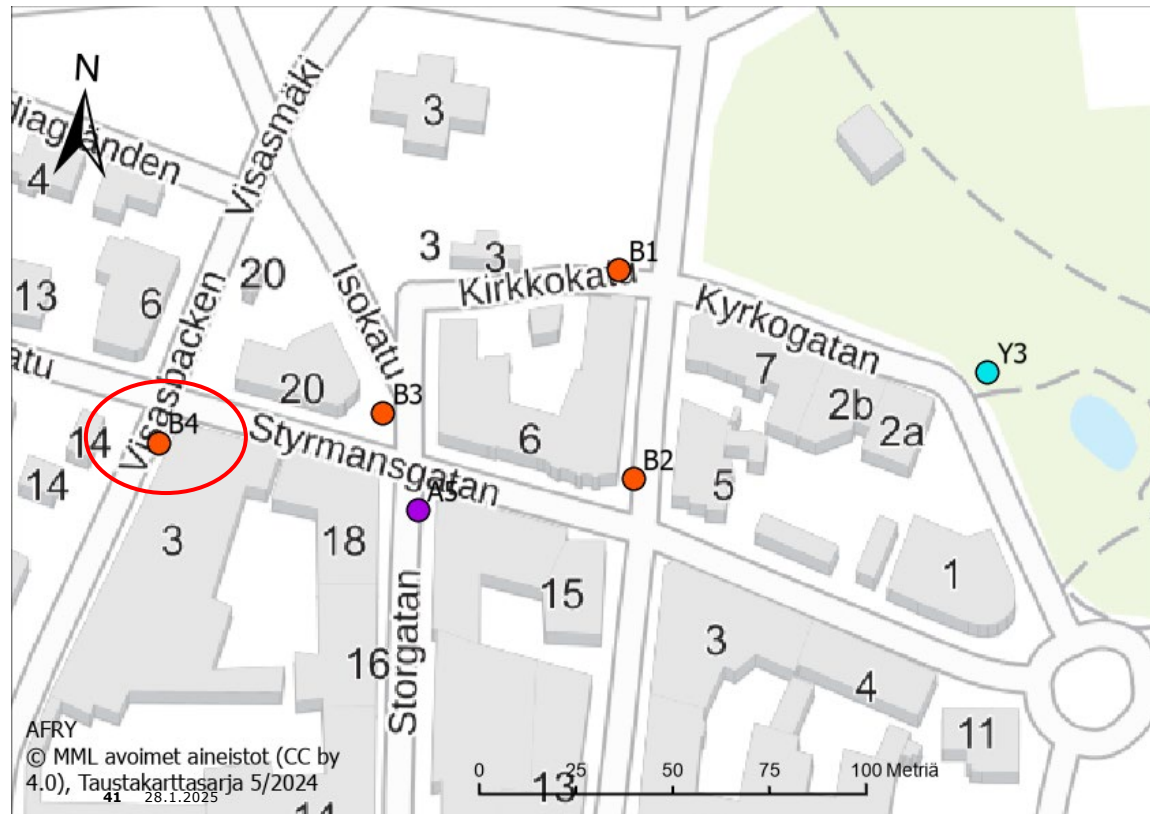
Nuläge: Ingen cykelparkering.

Efterfrågan: Parkering i centrum.

Parkeringslösning: Nytt ställ med båge, 6 platser.

Sätt att förverkliga: Montering ovanpå ytbeläggningen på körbanan, fristående ställ fästs i ytbeläggningen. En bilplats tas bort.

Att observera: Den första bågen ungefär där det nuvarande trafikmärket finns.



CENTRUM

B5. Rådhusgatan x Otto Malmmsgatan

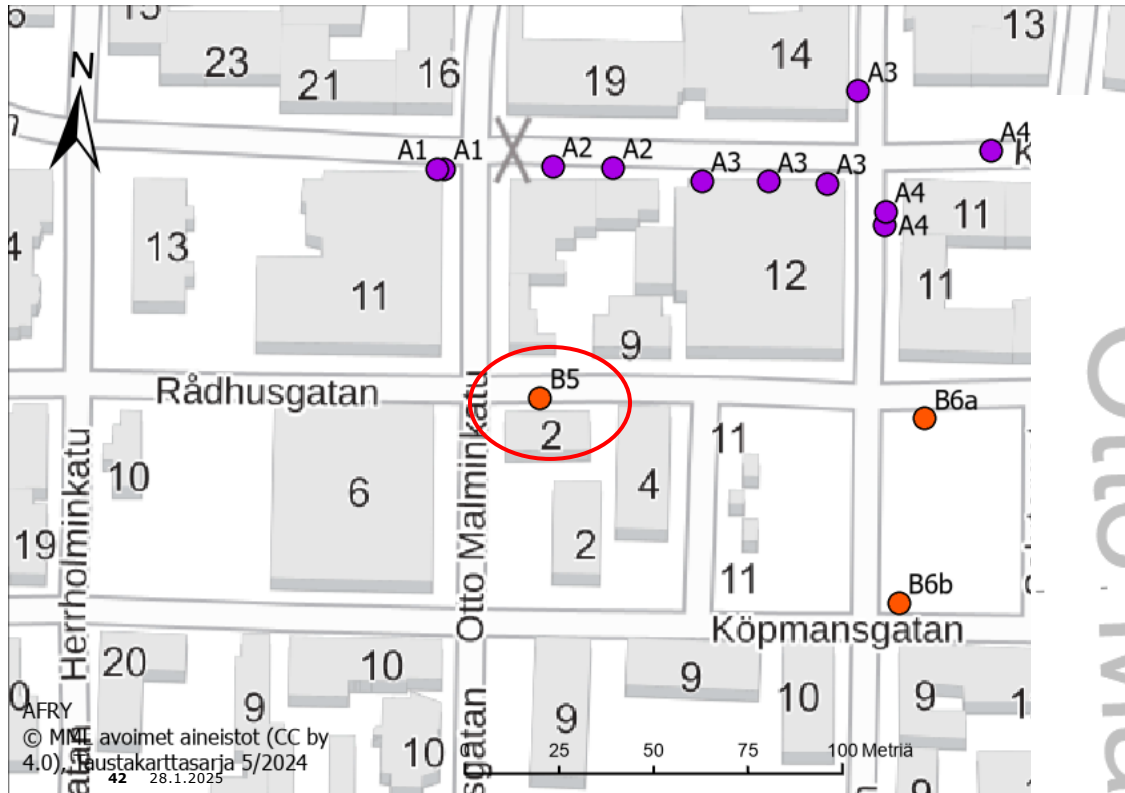
Nuläge: Ingen cykelparkering.

Efterfrågan: Parkering i centrum.

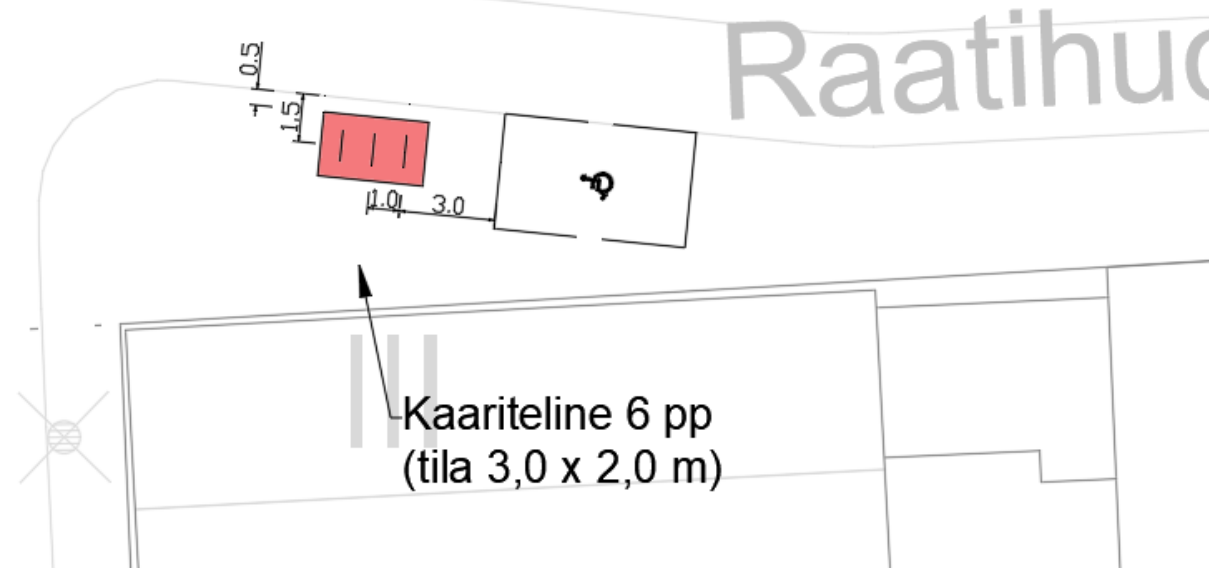
Parkeringslösning: Nytt ställ med båge, 6 platser.

Sätt att förverkliga: Montering ovanpå ytbeläggningen på trottoaren, fristående ställ fästs i ytbeläggningen.

Att observera: Första bågens avstånd till parkeringsplatsen för personer med funktionsnedsättning 3 m och avståndet från kantstenen till bågens mitt 0,5 m.



Otto Mal



CENTRUM

B6a. Torget

Nuläge: Ingen cykelparkering på mitten av torget.

Efterfrågan: Parkering i centrum och i synnerhet för att uträtta ärenden på torget.

Parkeringslösning: Nytt ställ med båge, 6 platser, på norra och södra sidan av torget (a och b). Ställen kan vid behov flyttas och deras placering beror på vilka torgmöbler som används och var de är placerade. Man strävar efter att placera ställen mellan planteringslådorna så att promenadrutterna inte blockeras.

Sätt att förverkliga: Montering ovanpå ytbeläggningen på torget, fristående ställ fästs i ytbeläggningen.

Att observera: Placeringen av ställen kan variera beroende på torgevenemang.



© Cyclomedia

Raatihuoneenkatu

Kaariteline 6 pp
(tila 3,3 x 2,0 m)
Asennuspaikka riippuu
istutusastioiden sijainnista.

CENTRUM

B6b. Torget

Nuläge: Ingen cykelparkering på mitten av torget.

Efterfrågan: Parkering i centrum och i synnerhet för att uträtta ärenden på torget.

Parkeringslösning: Nytt ställ med båge, 6 platser, på norra och södra sidan av torget (a och b). Ställen kan vid behov flyttas och deras placering beror på vilka torgmöbler som används och var de är placerade. Man strävar efter att placera ställen mellan planteringslådorna så att promenadrutterna inte blockeras.

Sätt att förverkliga: Montering ovanpå ytbeläggningen på torget, fristående ställ fästs i ytbeläggningen.

Att observera: Placeringen av ställen kan variera beroende på torgevenemang.



CENTRUM

B7. Rådhuset, södra delen

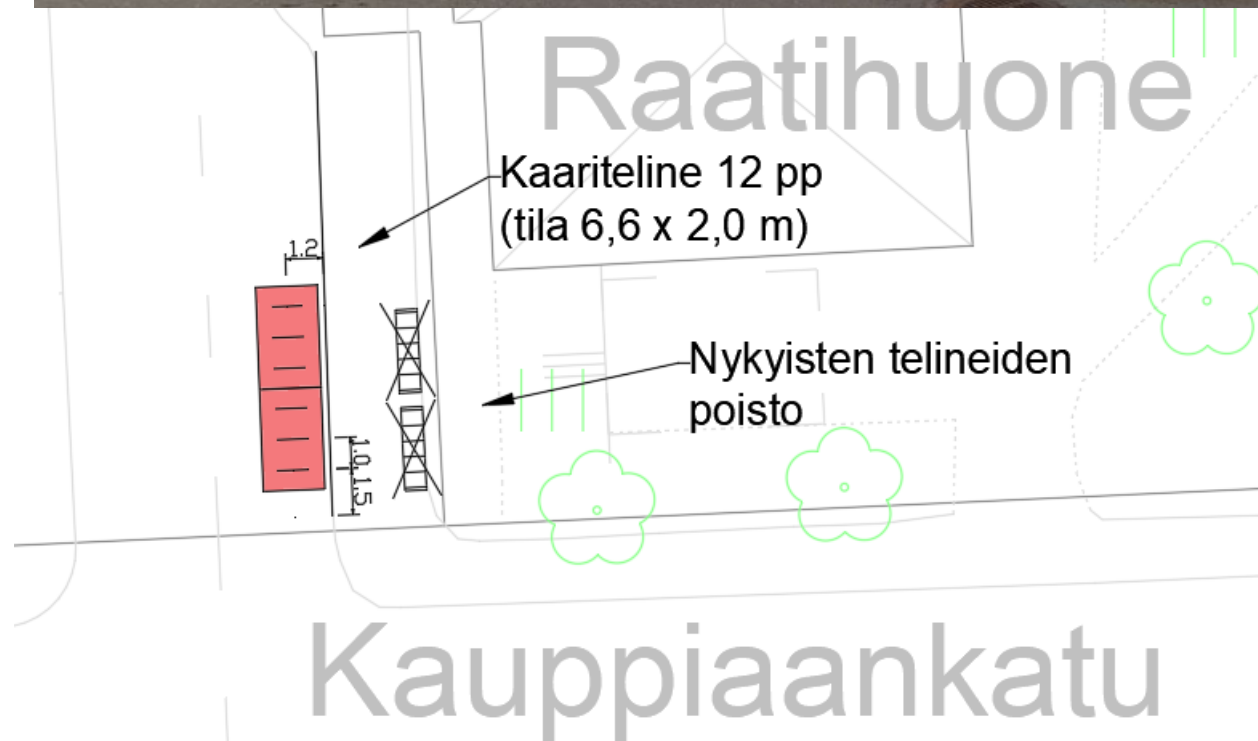
Nuläge: Befintliga föråldrade hjulställ som blockerar trottoaren.

Efterfrågan: Parkering i centrum och anslutningsparkering.

Parkeringslösning: Nya ställ med båge, 12 platser, och borttagning av gamla ställen.

Sätt att förverkliga: Montering ovanpå ytbeläggningen på körbanan, fristående ställ fästs i ytbeläggningen. Cirka 1-2 bilplatser försvinner.

Att observera: Avståndet från trafikmärket E14.2 till första bågen cirka 1,5 m. Möjligt att placera till exempel en parkeringsplats för personer med funktionsnedsättning norr om ställen.



CENTRUM

B8. Choraesusgatan x Rådhusgatan

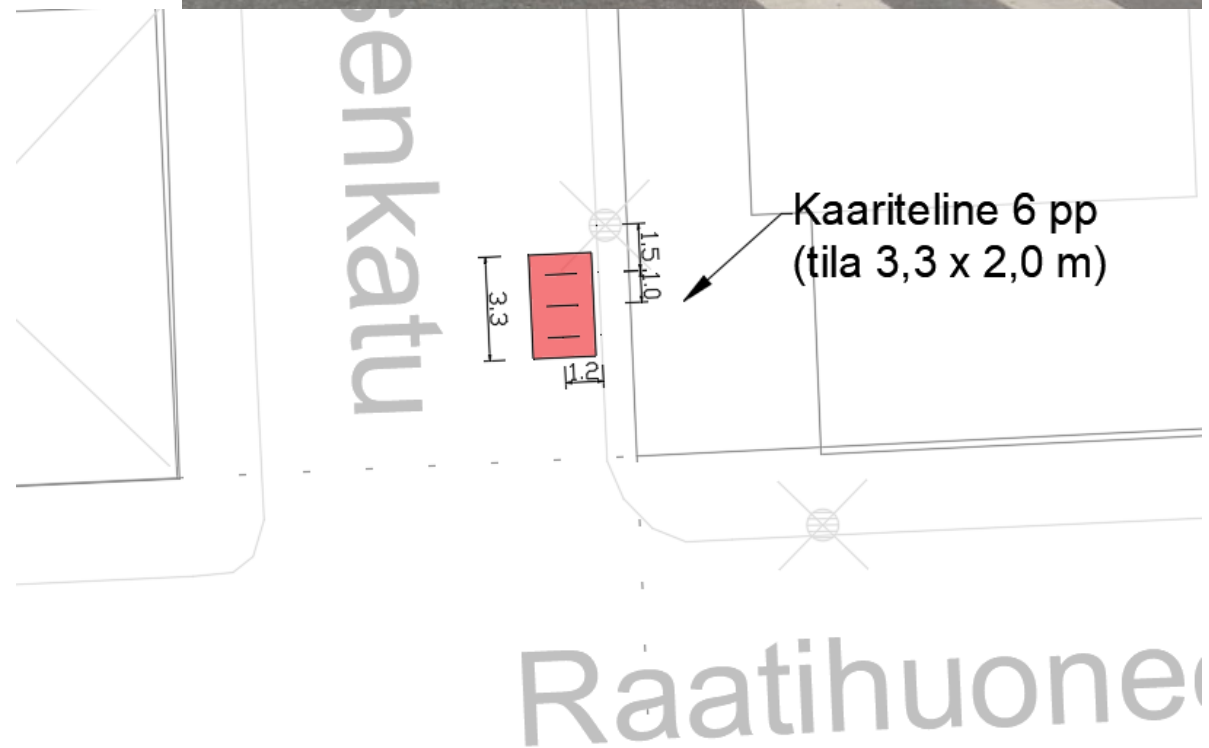
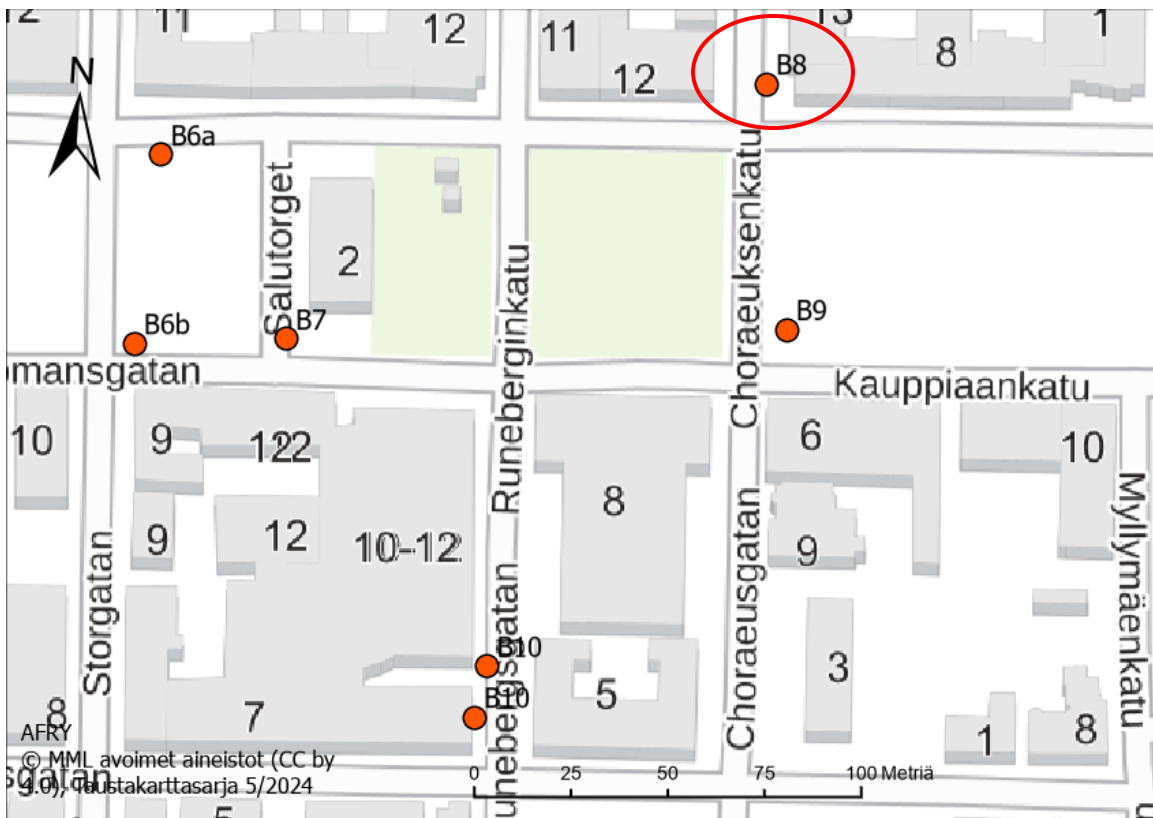
Nuläge: Ingen cykelparkering.

Efterfrågan: Parkering i centrum.

Parkeringslösning: Nytt ställ med båge, 6 platser.

Sätt att förverkliga: Montering ovanpå ytbeläggningen på körbanan, fristående ställ fästs i ytbeläggningen. En bilplats tas bort.

Att observera: Avståndet från lyktstolpen till första bågen cirka 1,5 m. I och med cykelstället förbättras synligheten vid övergångsstället.



CENTRUM

B9. Choraesusgatan x Köpmansgatan

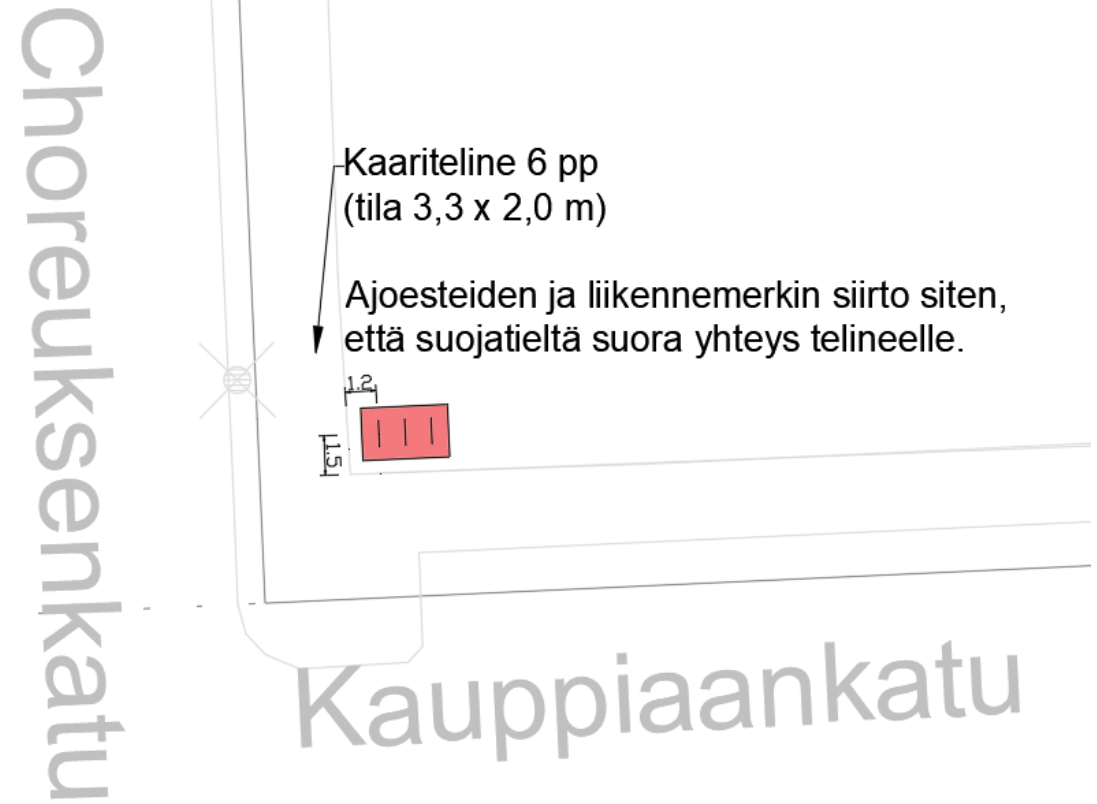
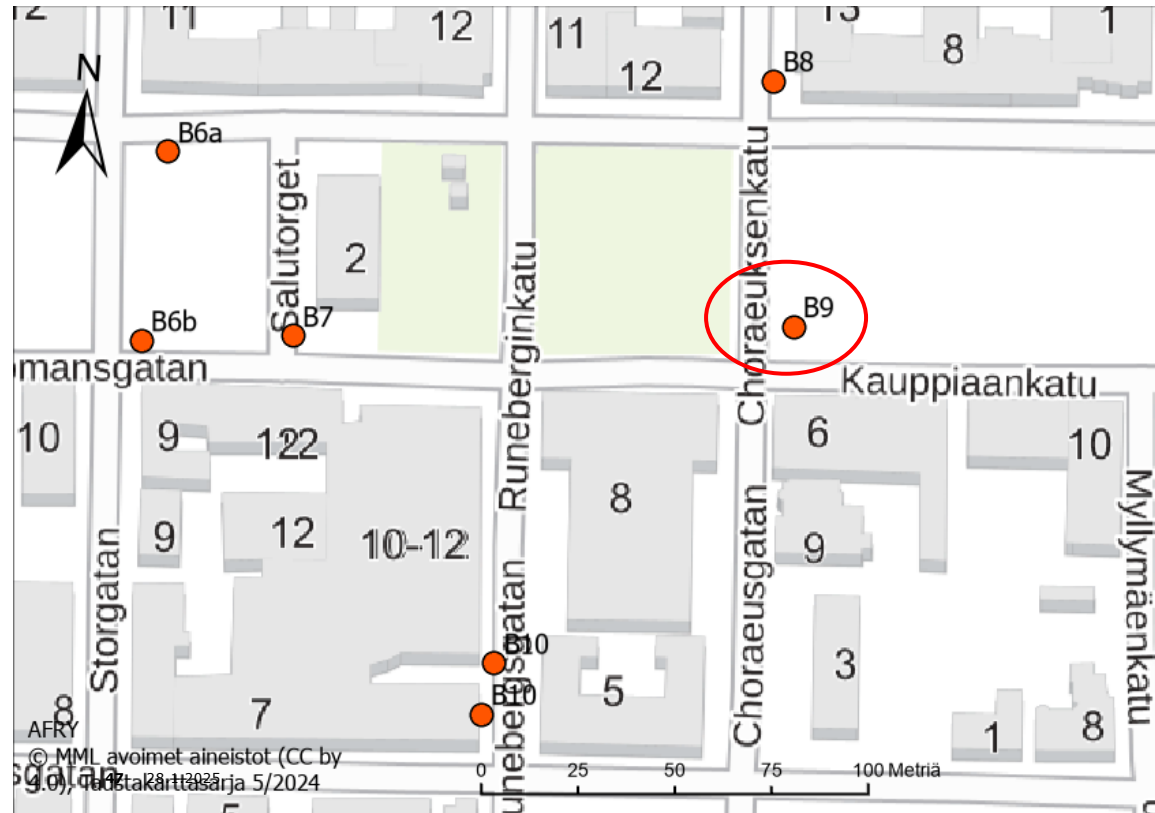
Nuläge: Ingen cykelparkering.

Efterfrågan: Parkering i centrum.

Parkeringslösning: Nytt ställ med båge, 6 platser.

Sätt att förverkliga: Montering på grusplan, fristående ställ som vid behov kan flyttas.

Att observera: Avståndet från trottoaren på Choraesusgatan till första bågen cirka 1,2 m. Stenarna som fungerar som trafikhinder tas bort framför stället och trafikmärket flyttas till parkeringsområdet.



B10. Runebergsgatan x Södermalmsgatan

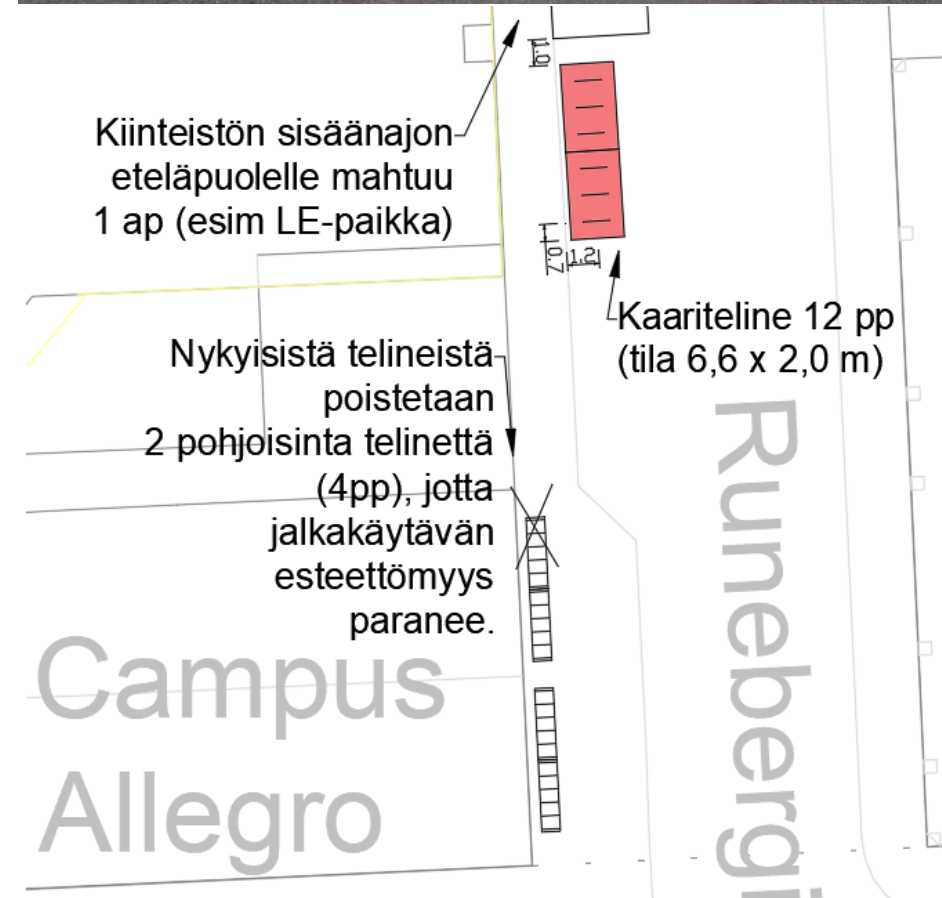
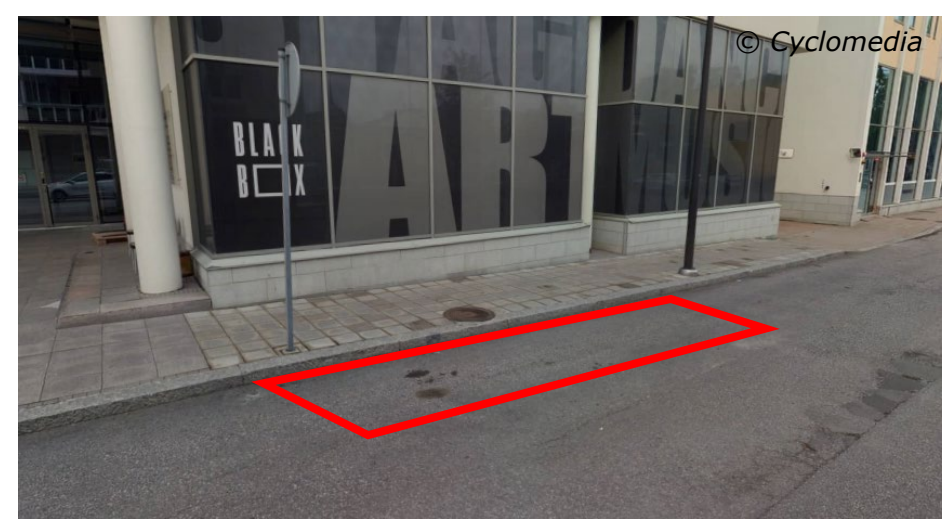
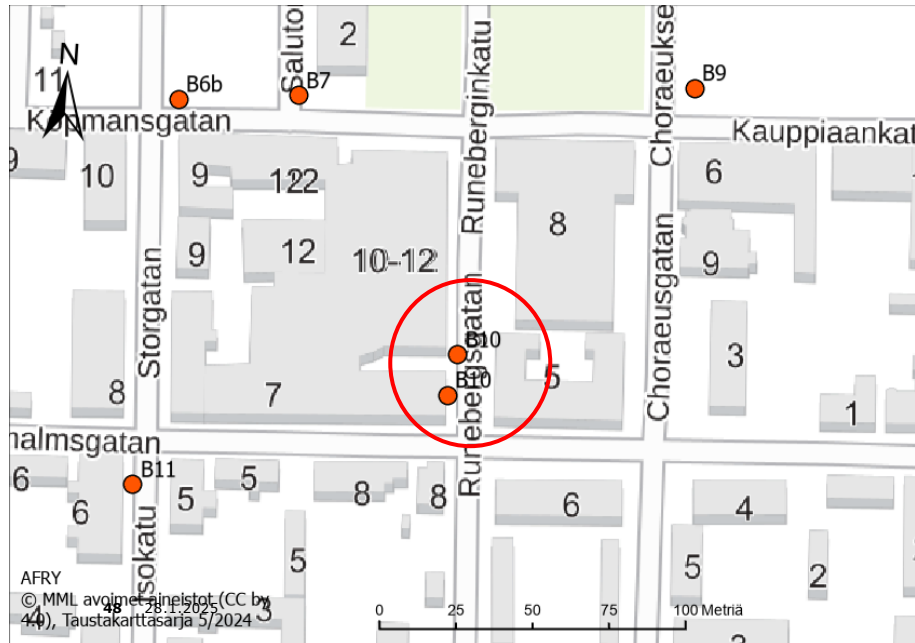
Nuläge: Befintliga hjulställ (26 platser).

Efterfrågan: Parkering i centrum och i synnerhet för ärenden i Campus Allegro.

Parkeringslösning: Nya ställ med båge, 12 platser. Två av de gamla ställen tas bort (4 platser).

Sätt att förverkliga: Montering ovanpå ytbeläggningen på körbanan, fristående ställ fästs i ytbeläggningen. En bilplats tas bort.

Att observera: Den första bågens avstånd från byggnadens hörn är cirka 0,7 m norrut. Genom att ta bort två cykelställ förbättras framkomligheten längs trottoaren.



CENTRUM

B11. Storgatan x Södermalmsgatan

Nuläge: I nuläget tillfällig cykelparkering och cykeluthyrning.

Efterfrågan: Parkering i centrum.

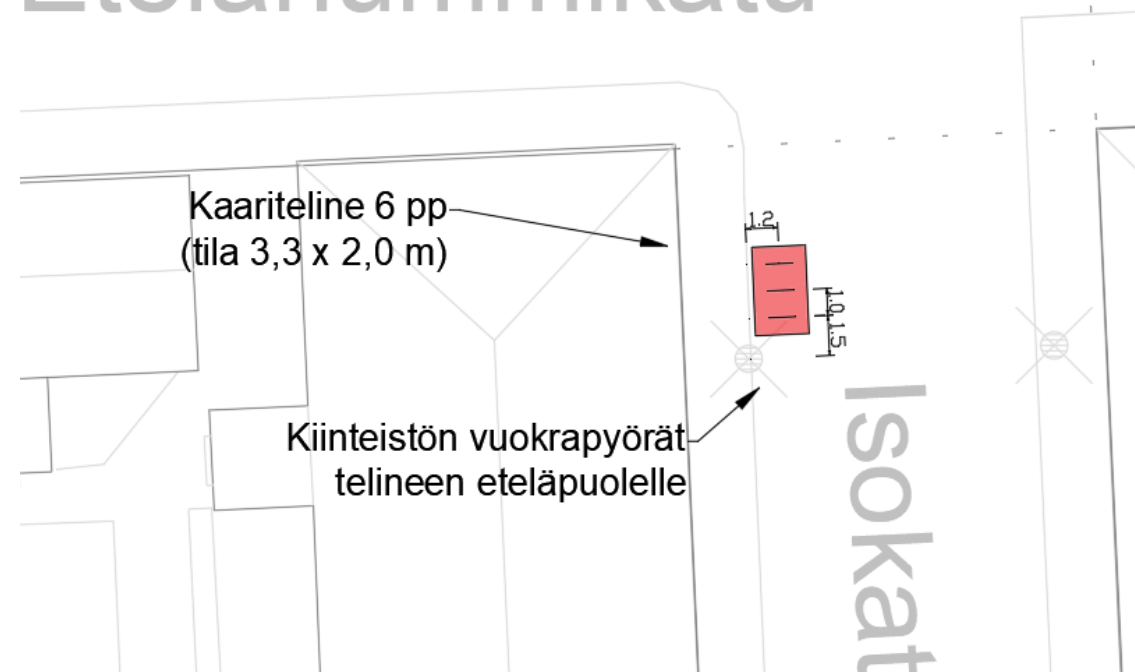
Parkeringslösning: Nytt ställ med båge, 6 platser.

Sätt att förverkliga: Montering ovanpå ytbeläggningen på körbanan, fristående ställ fästs i ytbeläggningen.

Att observera: Första bågens avstånd till stolpen cirka 1,5 m. Hyrcyklarna kan placeras söder om stället och delvis i stället (högst 2-3 stycken).



Etelänummikatu



5. UTVECKLINGSPLAN

Andra allmänna områden (Y)

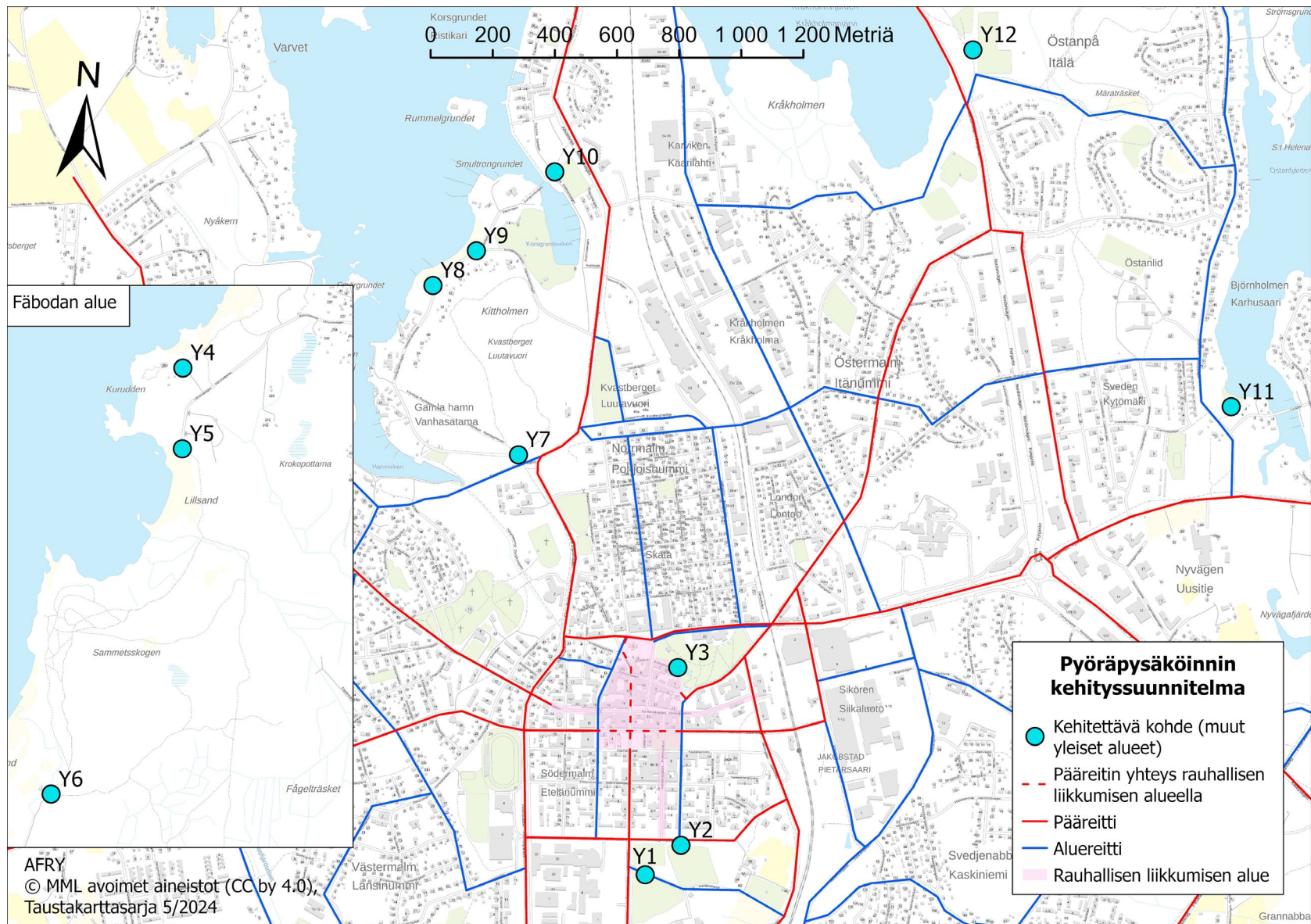
På andra allmänna områden har man identifierat cirka 30 cykelplatser, varav ingen har ramlåsning. För närvarande finns det inte alls cykelparkering vid många badstränder eller idrottsplaner.

I planen föreslås ställ för sex cyklar vid tolv objekt, det vill säga 15 ställ och sammanlagt 90 cykelplatser. Ställen har placerats i synnerhet vid objekt som ungdomar föredrar, som badstränder och idrottsplaner.

Kostnadsberäkning

Kostnadsberäkningen för planen är uppgjord enligt priset 1 000 euro/ställ inklusive montering för ett ställ med ramlåsning. Dessutom orsakar avlägsnande av gamla ställ, transporter och leveranser kostnader. De uppskattade kostnaderna för detta är 3 000 euro, eftersom objekten ligger längre från centrum. Man har inte bedömt att kostnader uppstår för ändringar i trafikstyrningssystem.

De totala kostnaderna för att genomföra planen för andra allmänna områden (Y) är cirka 18 000 euro (moms 0 %).



ANDRA ALLMÄNNA OMRÅDEN

Y1. Rådmansgårdet (Masaholmsvägens fotbollsplaner)

Nuläge: Ingen cykelparkering. I planen för förnyandet av Mässplan har man föreslagit cykelparkeringsplatser i närheten.

Efterfrågan: De som använder planerna och skateparken.

Parkeringslösning: Platsreservation för nya ställ med båge, 12 platser. Genomförandet beror på hur funktionerna vid Mässplan utvecklas.

Sätt att förverkliga: Montering på gräsplanen innanför staketet, fristående ställ som vid behov kan flyttas.

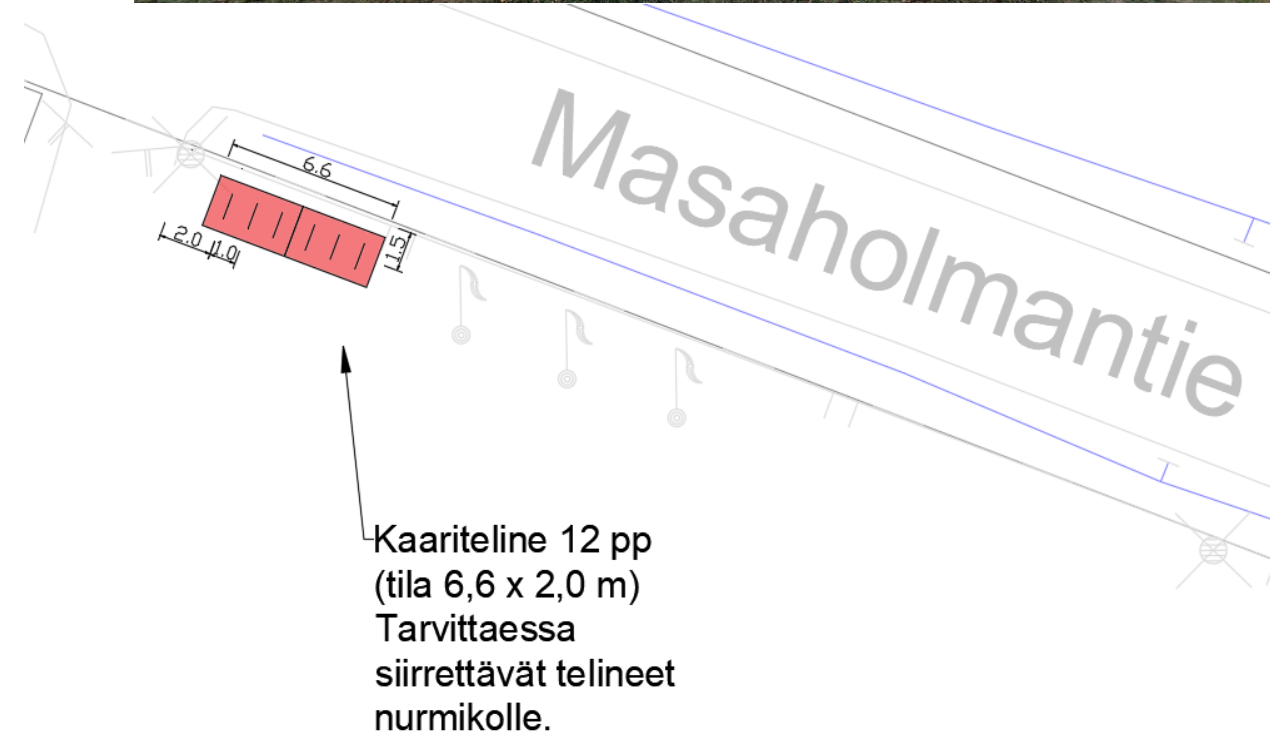
Att observera: Avståndet mellan första bågen och lyktstolpen cirka 2,0 m och avståndet från mitten av bågar till staketet cirka 1,5 m.



© Cyclomedia



AFRY
© MML avoinnet ja geistot (CC by 4.0), Taustakartta 5/2024



Kaariteline 12 pp
(tila 6,6 x 2,0 m)
Tarvittaessa
siirrettävät telineet
nurmikolle.

ANDRA ALLMÄNNA OMRÅDEN

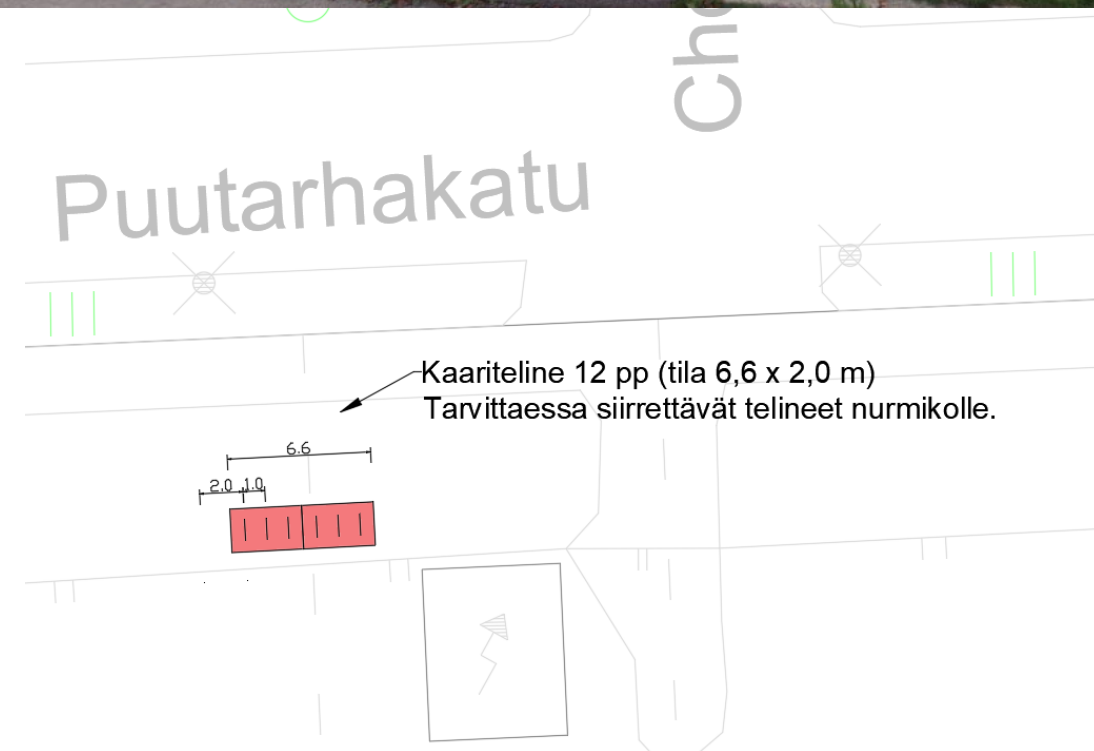
Y2. Trädgårdsgatan x Choraesusgatan (fotbollsplaner)

Nuläge: Ingen cykelparkering.

Efterfrågan: Parkering för dem som använder planerna.

Parkeringslösning: Platsreservation för nya ställ med båge, 12 platser. Genomförandet beror på hur funktionerna vid Mässplan utvecklas. Placeras fritt på gräsmattan väster om transformatorstationen.

Sätt att förverkliga: Montering på gräsplanen utanför staketet, fristående ställ som vid behov kan flyttas.



Y3. Kyrkogatan (Skolparken)

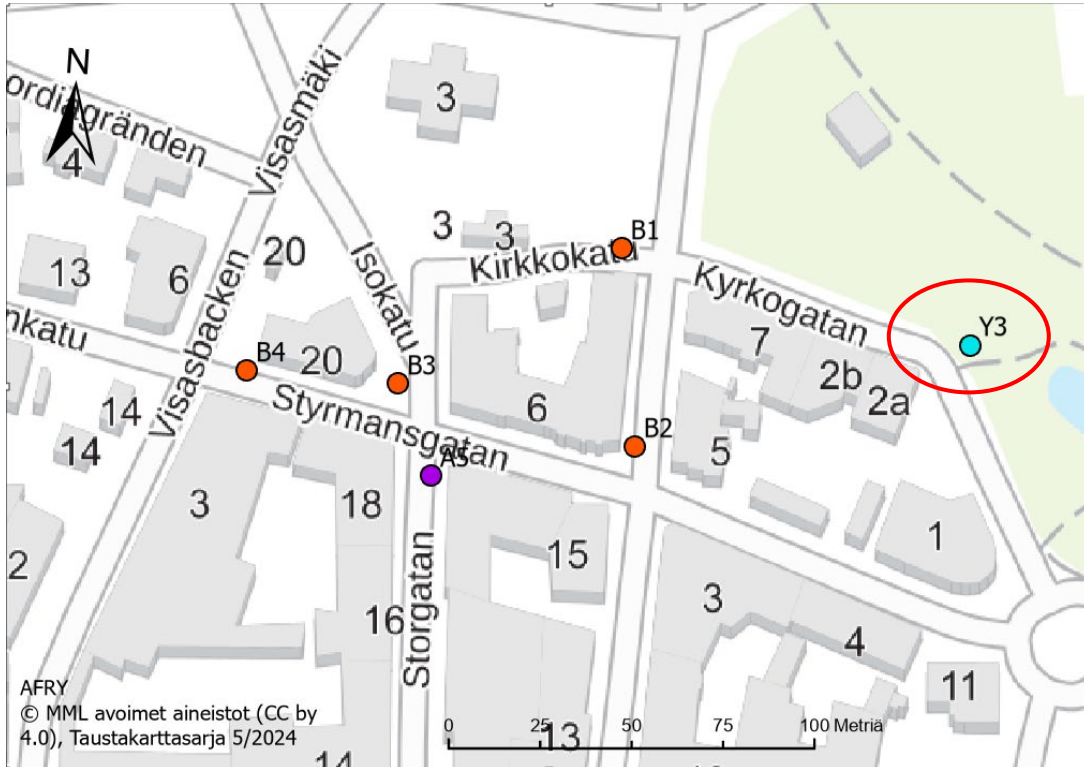
Nuläge: Befintligt hjulställ i dåligt skick, 6 platser.

Efterfrågan: Parkering för dem som använder parken.

Parkeringslösning: Nytt ställ med båge, 6 platser, och borttagning av det gamla.

Sätt att förverkliga: Montering på obunden beläggning på grus, fristående ställ.

Att observera: Det nya stället placeras så att de parkerade cyklarna placeras på samma ställe som nu.



ANDRA ALLMÄNNA OMRÅDEN

Y4. Fäboda (Lillsandsvägen 263)

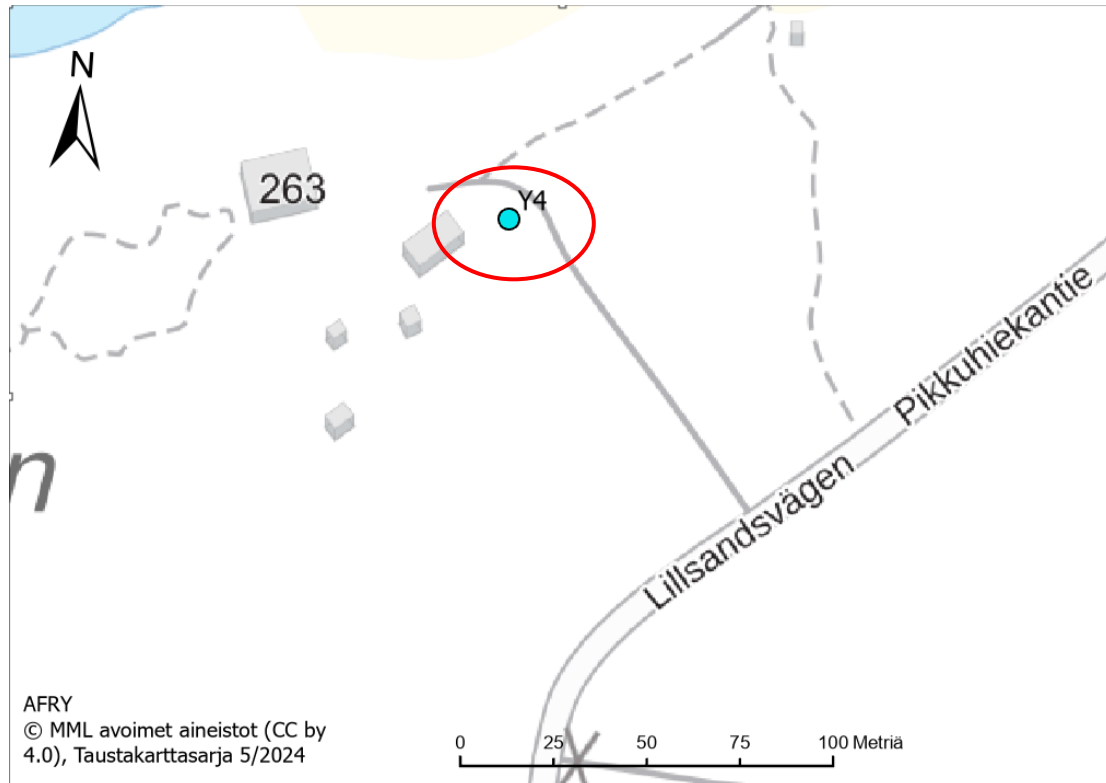
Nuläge: Några hjulställ i närheten av byggnaderna.

Efterfrågan: Mer omfattande parkering vid hela naturobjektet.

Parkeringslösning: Nytt ställ med båge, 6 platser.

Sätt att förverkliga: Montering på obunden beläggning på grus, fristående ställ som vid behov kan flyttas.

Att observera: Den exakta placeringen väljs vid montering. Monteras så att det är tillräckligt utrymme framför infotavlan och leden. Avståndet mellan den parkerade cykeln och infotavlan måste vara minst 2,5 m. Användning och tömning av soptunnan ska beaktas vid monteringen.



ANDRA ALLMÄNNA OMRÅDEN

Y5. Lillsands badstrand (Lillsandsvägen)

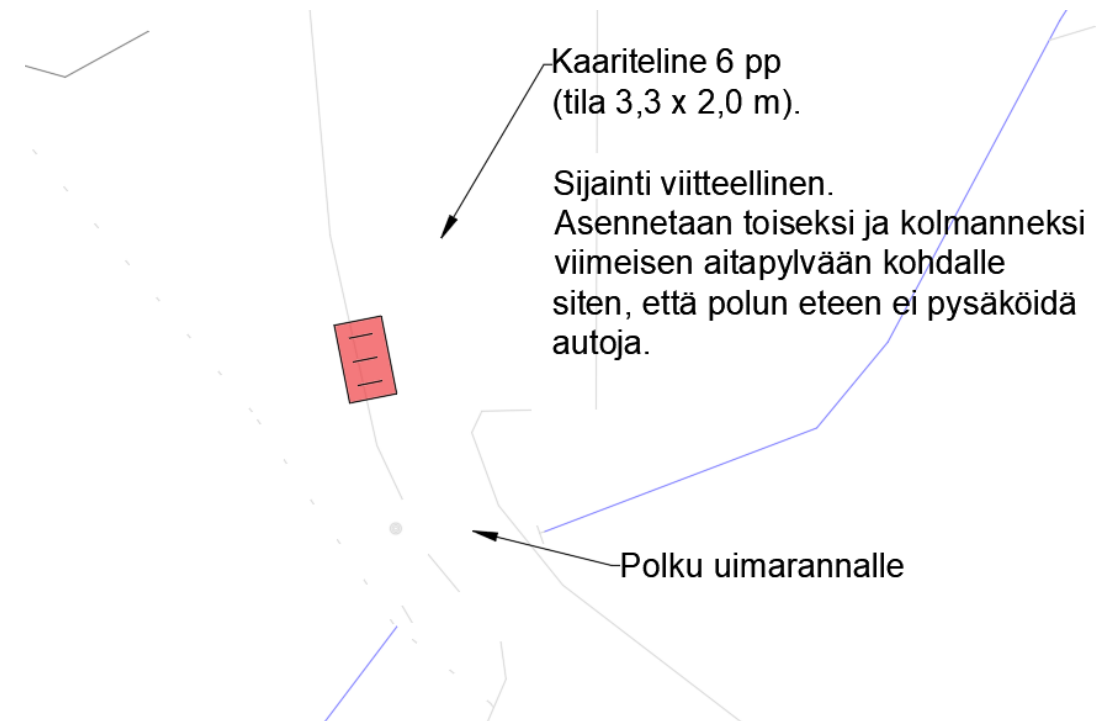
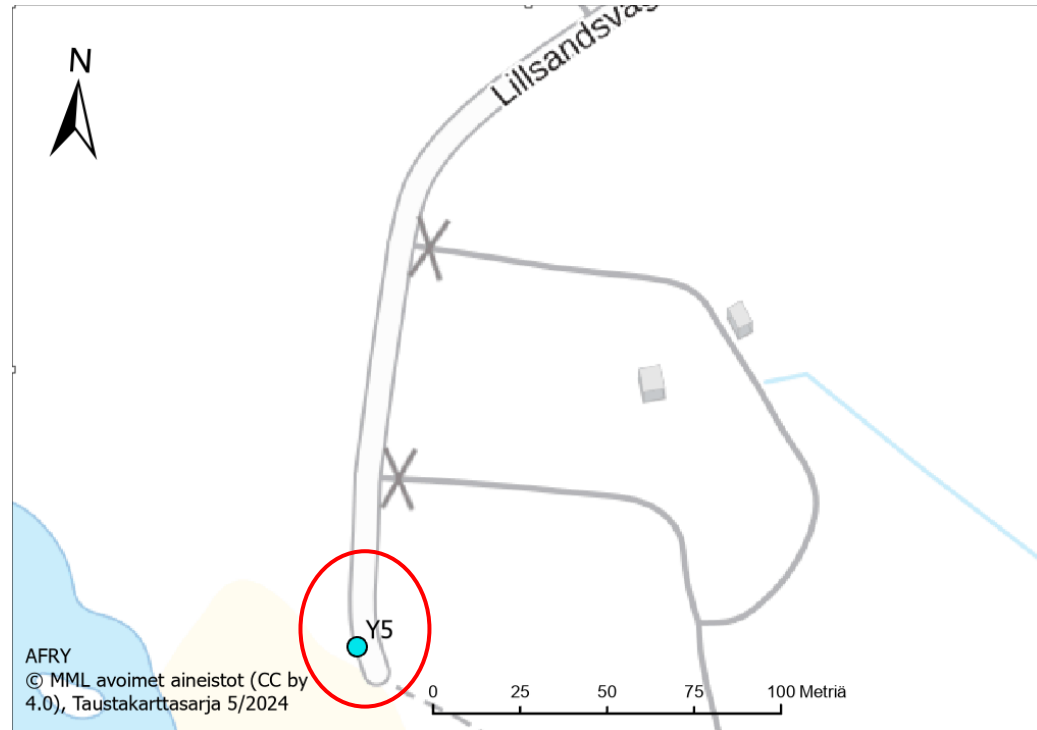
Nuläge: Ingen cykelparkering.

Efterfrågan: Parkering vid badstranden.

Parkeringslösning: Nytt ställ med båge, 6 platser.

Sätt att förverkliga: Montering på obunden beläggning på grus, fristående ställ som vid behov kan flyttas.

Att observera: Monteras på parkeringsområdet vid andra och tredje staketstolpen så att det inte är möjligt att parkera bilar framför stigen till badstranden.



ANDRA ALLMÄNNA OMRÅDEN

Y6. Storsands badstrand (Storsandsvägen)

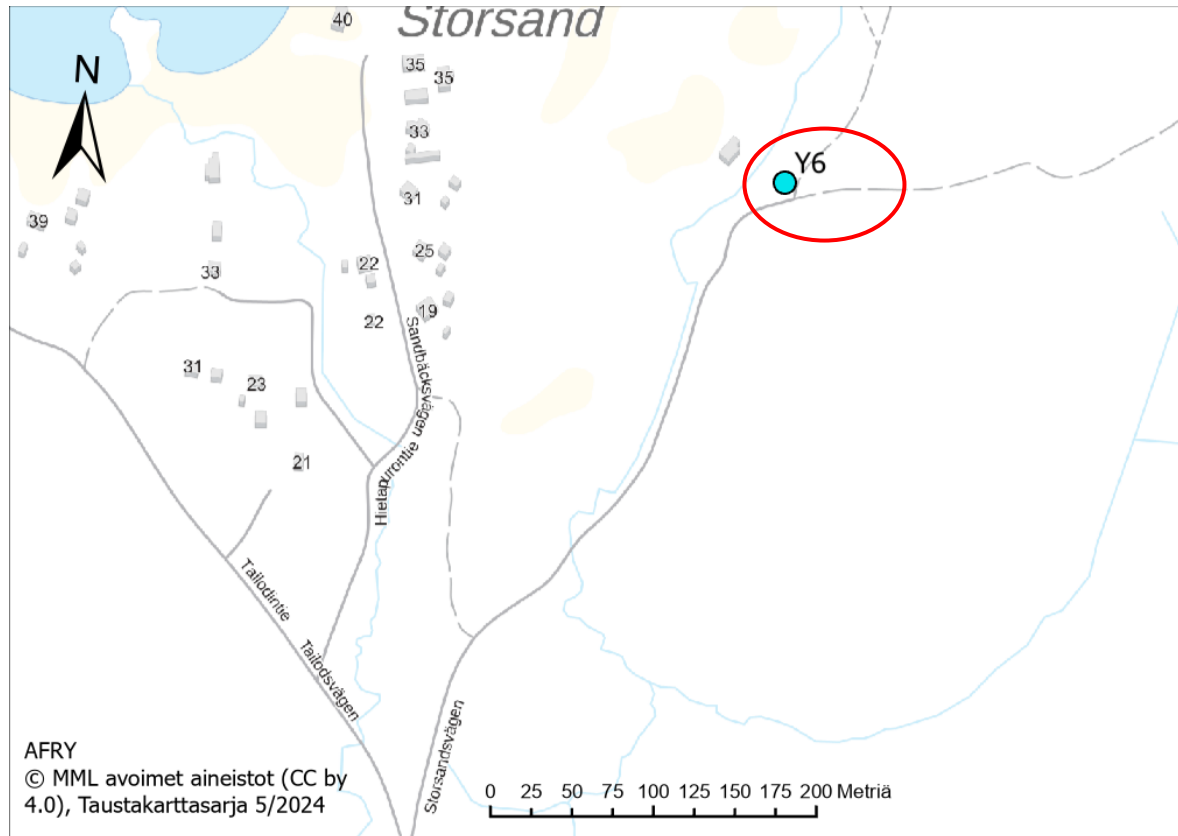
Nuläge: Ingen cykelparkering.

Efterfrågan: Parkering vid badstranden.

Parkeringslösning: Nytt ställ med båge, 6 platser.

Sätt att förverkliga: Montering på obunden beläggning på grus, fristående ställ som vid behov kan flyttas.

Att observera: Monteras på en lämplig plats mellan träden. Bestäms vid montering.



ANDRA ALLMÄNNA OMRÅDEN

Y7. Gamla Hamnvägen (utomhusgymmet)

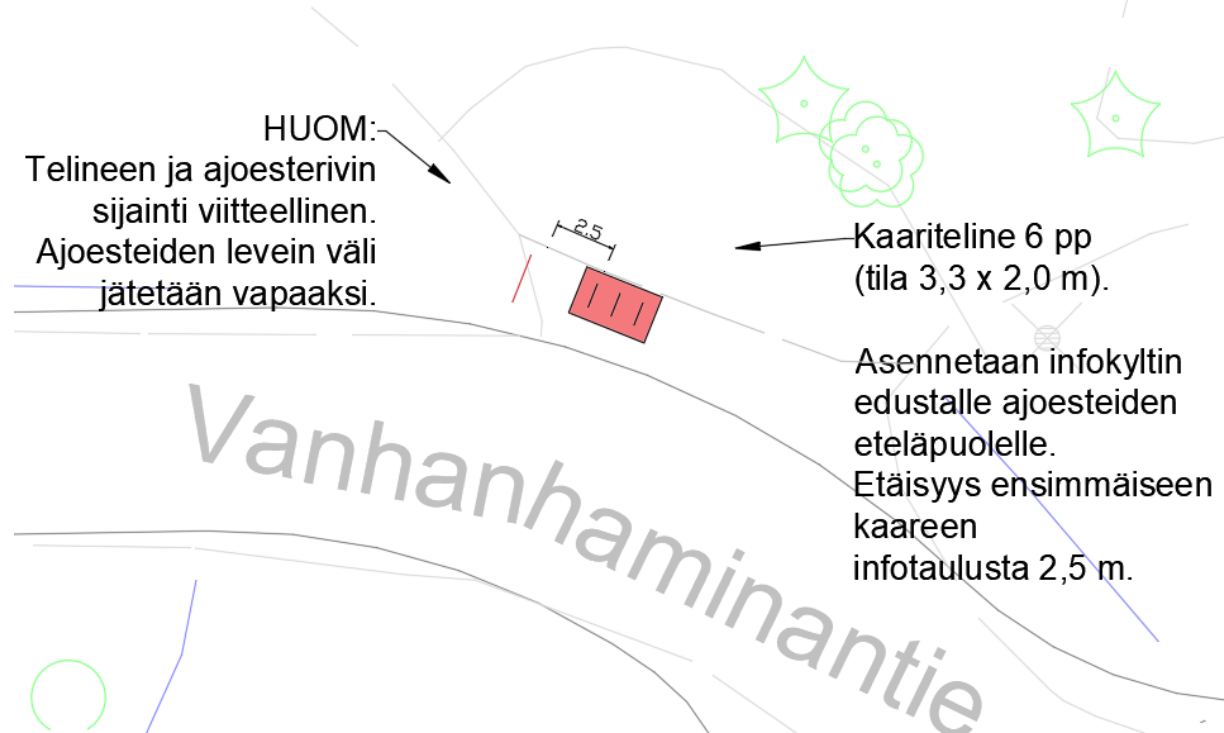
Nuläge: Ingen cykelparkering.

Efterfrågan: De som använder utomhusgymmet och motionsstigarna.

Parkeringslösning: Nytt ställ med båge, 6 platser.

Sätt att förverkliga: Montering på obunden beläggning på grus, fristående ställ som vid behov kan flyttas.

Att observera: Monteras framför infoskylten söder om trafikhindren så att det är fri passage framför tavlan. Avståndet mellan den första bågen och infotavlan cirka 2,5 m. Det bredaste mellanrummet mellan trafikhindren ska lämnas fritt.



ANDRA ALLMÄNNA OMRÅDEN

Y8. Gamla Hamnvägen (lekplatsen)

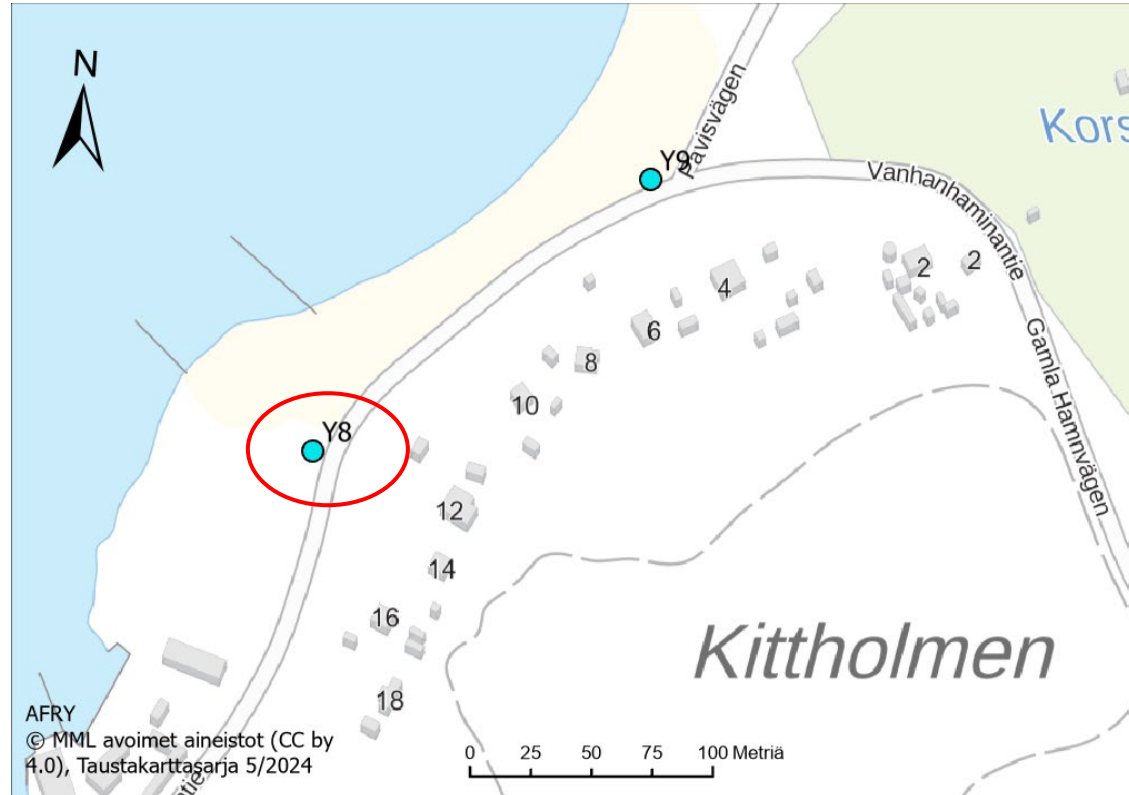
Nuläge: I nuläget fyra hjulställ, 24 platser.

Efterfrågan: Parkering vid lekplatsen och på strandområdet.

Parkeringslösning: Nya ställ med båge, 6–12 platser.

Sätt att förverkliga: Montering på obunden beläggning på grus, fristående ställ som vid behov kan flyttas.

Att observera: Monteras där de befintliga ställen finns, på norra sidan av cykelparkeringsområdet. De befintliga ställen kan bevaras för parkering av barncyklar på södra sidan av området.



ANDRA ALLMÄNNA OMRÅDEN

Y9. Kittholmens badstrand (Gamla Hamnvägen)

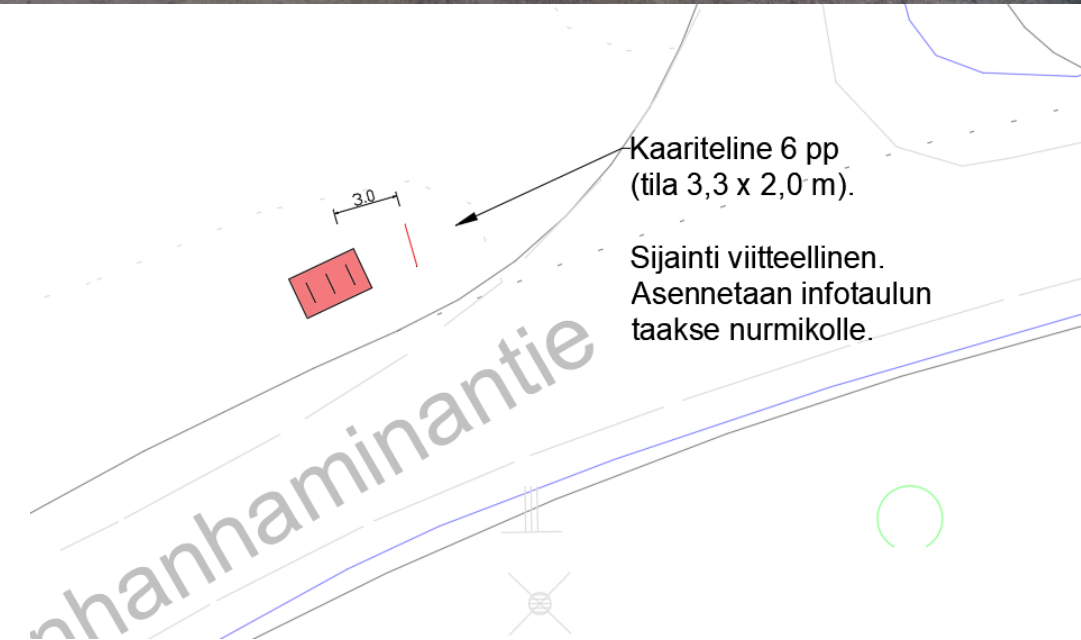
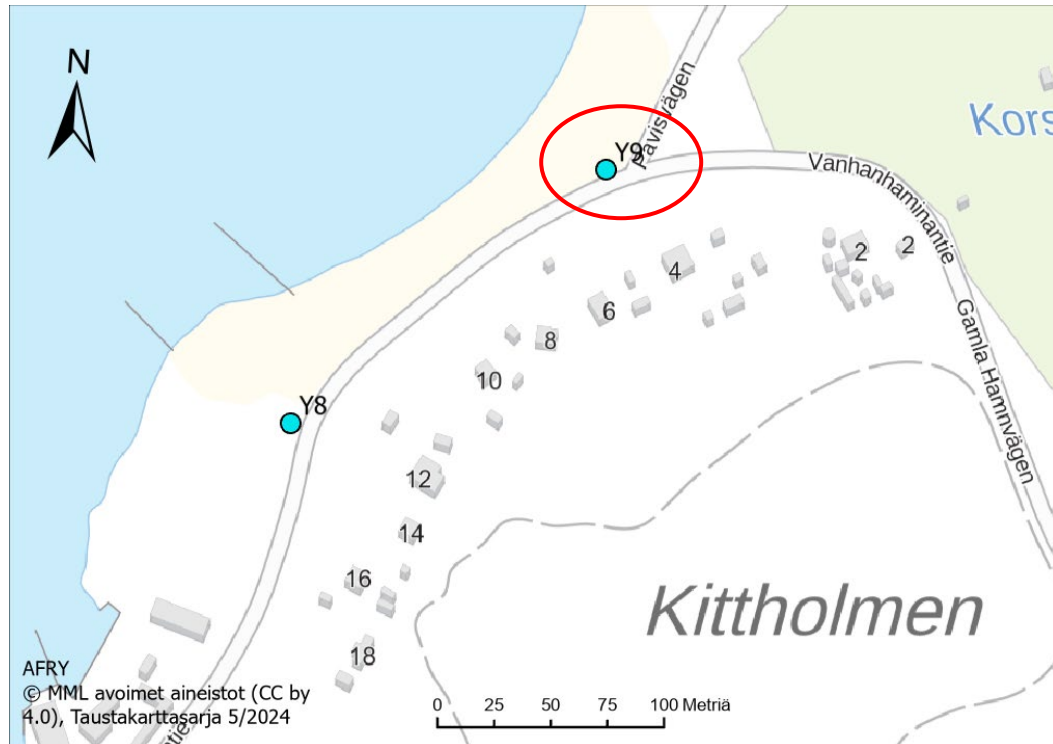
Nuläge: Ingen cykelparkering.

Efterfrågan: Parkering vid badstranden.

Parkeringslösning: Nytt ställ med båge, 6 platser.

Sätt att förverkliga: Montering på obunden beläggning på gräsmatta, fristående ställ som vid behov kan flyttas.

Att observera: Monteras bakom infoskylten så att första bågens avstånd till infoskylten är minst 3,0 m. Den exakta placeringen väljs vid montering.



ANDRA ALLMÄNNA OMRÅDEN

Y10. Fotbollsplanen i Korsgrundet (Equatorn/Andersinsvägen)

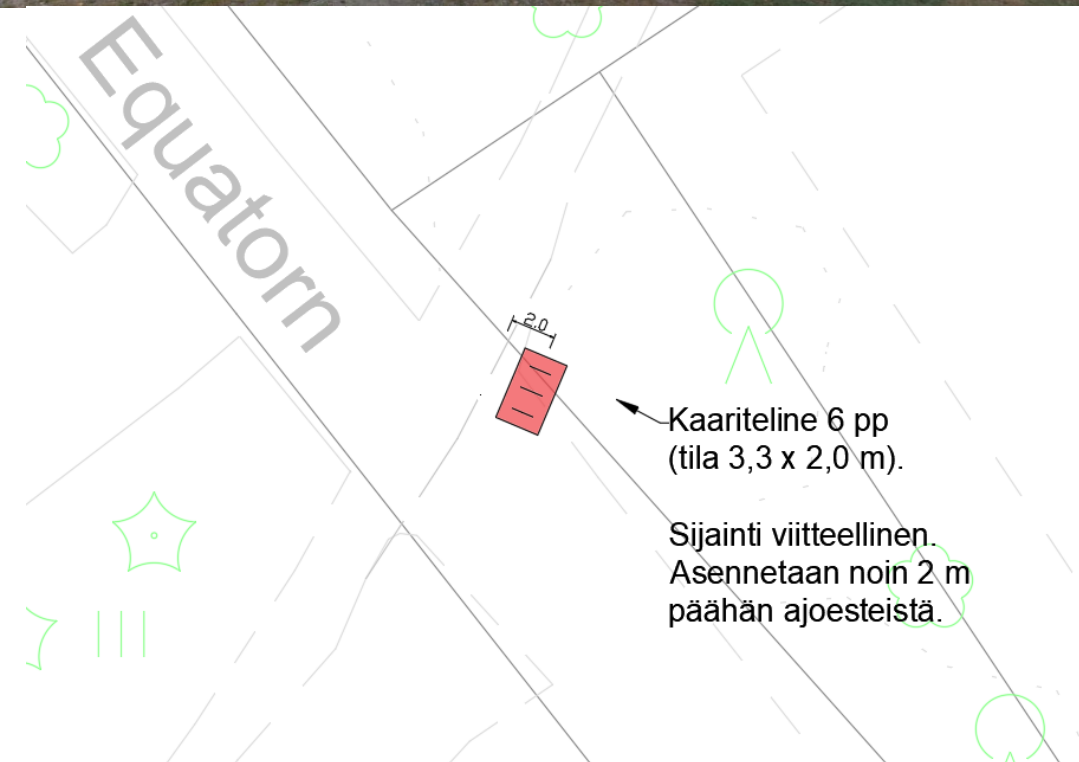
Nuläge: Ingen cykelparkering.

Efterfrågan: Parkering vid fotbollsplanen och strandområdet.

Parkeringslösning: Nytt ställ med båge, 6 platser.

Sätt att förverkliga: Montering på gräsbevuxet område, fristående ställ som vid behov kan flyttas.

Att observera: Avståndet från trafikhindren till mitten av bågarna cirka 2,0 m. Fri passage till stigarna som går mellan trafikhindren.



ANDRA ALLMÄNNA OMRÅDEN

Y11. Björnholmens badstrand (Östanpåvägen)

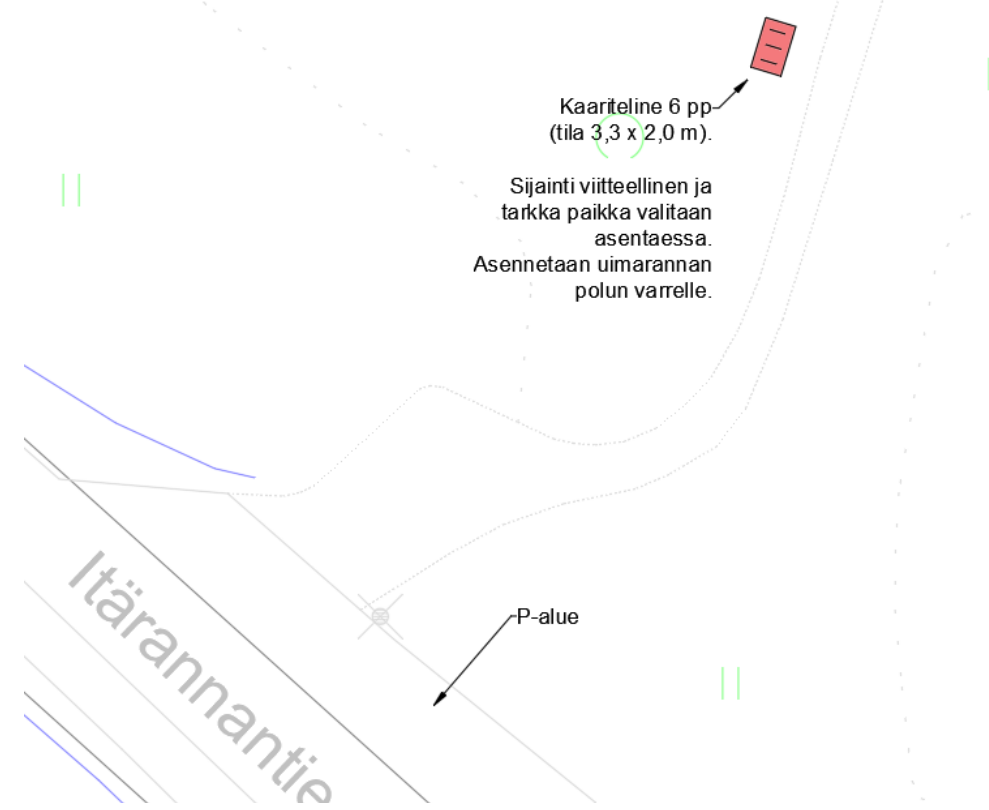
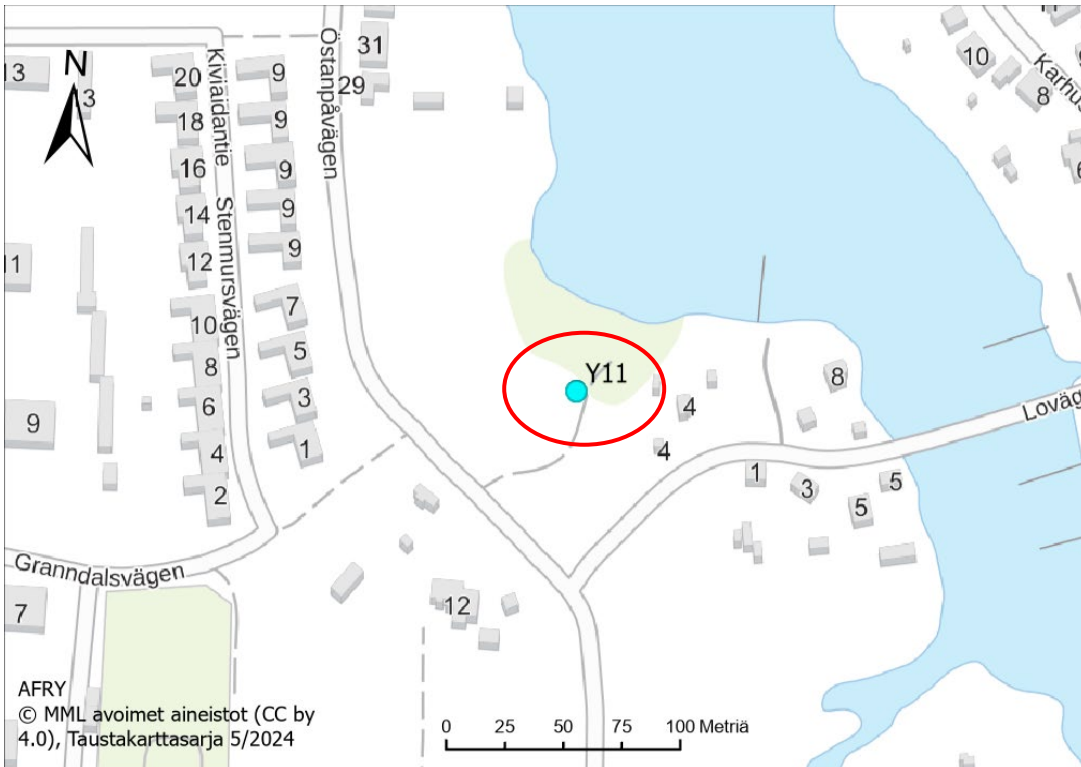
Nuläge: Ingen cykelparkering.

Efterfrågan: Parkering vid badstranden.

Parkeringslösning: Nytt ställ med båge, 6 platser.

Sätt att förverkliga: Montering på obunden beläggning på grus/gräsmatta, fristående ställ som vid behov kan flyttas.

Att observera: Placeringen väljs vid montering. Stigen till badstranden ska lämnas helt fri, men stället placeras i mån av möjlighet nära stranden.



ANDRA ALLMÄNNA OMRÅDEN

Y12. Fotbollsplanerna i Östanpå (Svartkråkevägen)

Nuläge: Ingen cykelparkering.

Efterfrågan: Parkering vid fotbollsplanen.

Parkeringslösning: Nytt ställ med båge, 6 platser.

Sätt att förverkliga: Montering på grus/gräsbevuxet område, fristående ställ som vid behov kan flyttas.

Att observera: Placeringen väljs vid montering, men man strävar efter att placera stället framför träden. Stigen till planen ska lämnas helt fri.



Cykelservicepunkt

Placering

I invånarenkäten önskade man en självservicestation för cyklar i Jakobstads kärncentrum och i synnerhet i närheten av torget, där man kan pumpa luft i däck och göra enklare serviceåtgärder.

Området kring Rådhusgatan identifierades som den mest potentiella platsen, eftersom det i målnätet för cykeltrafik är en huvudruttsförbindelse och ligger på en väldigt central plats i staden. Alternativa placeringar är nordöstra delen av torget, framför biblioteket på Runebergsgatan, Choraeusgatans korsningsområde och korsningsområdena vid Kanalesplanaden. Av dessa rekommenderas platsen utanför biblioteket eller korsningsområdet vid Kanalesplanaden och Choraeusgatan, eftersom de är bäst tillgängliga direkt från en huvudrutt för cykling, där finns cykelparkeringsobjekt och många affärer inom branschen har koncentrerats dit.

Om det dessutom byggs ett högklassigt cykelparkeringsgarage eller en cykelparkeringsanläggning i Jakobstad rekommenderas det att åtminstone en servicestation byggs i anslutning till den.

Funktioner och monteringsätt

Självservicestationer finns med olika slags utrustning. Vanliga egenskaper är bland annat insexnycklar, torxnycklar och fastnycklar som är fästa i en vajer, serviceställning och en manuell eller eldriven pump. Dessutom finns det också modeller med en laddningskontakt för elcyklar på marknaden. Det är ofta möjligt att anpassa servicestationen med stadens färger och logo.

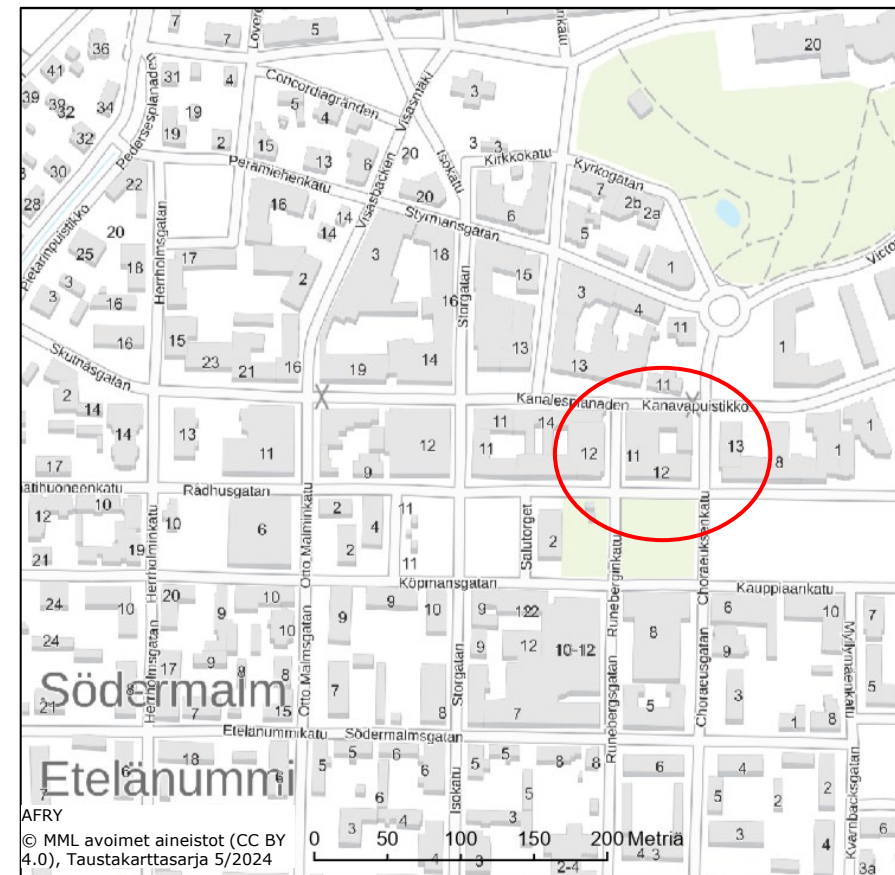
Vid placering utomhus kan det vara nödvändigt att gjuta en separat grund eller en betongplatta som servicestationen förankras i, vilket ökar kostnaderna. I ett täckt utrymme kan servicestationen förankras i betonggolvet.

Kostnadsberäkning

Priset på en cykelservicestation är 1 500–6 000 euro (moms 0 %) beroende på utrustning och monteringsätt. Med allmän utrustning och utan el är den grova uppskattningen av kostnaderna cirka 5 000 euro som monterad.



Cykelservicestation i Åbo
(bild: Samu Kantola)



Kartförslag över den potentiella placeringen

Grov uppskattning av kostnader enligt kategori

Preliminär kostnadsbedömning

Kostnaderna för objekten har bedömts i stora drag genom att använda enhetspriset 1 000 euro/ställmodul (moms 0 %) för ett fristående bågställ med ramlåsning, som monteras ovanpå markytan. Dessutom har man inkluderat en grov uppskattning för ändringar i trafikstyrningsapparater eller befintliga ställ samt för transporter. Uppskattningen inkluderar inte eventuella kostnader som beror på ytbeläggning av gräsområden. De förverkligade kostnaderna beror bland annat på vilken typ av ställ som väljs och hur det monteras.

Tabell: Uppskattade kostnader enligt kategori

Kategori	Grov uppskattning av kostnader
Gågatans område (A)	19 000 €
Centrumområdet (B)	19 000 €
Andra allmänna områden (Y)	18 000 €
Cykelservicestation (medelpris)	5 000 €
Sammanlagt	61 000 €

CYKELPARKERINGSSTRATEGI

6. Cykelparkering som affärsverksamhet

Högklassig cykelparkering som tjänst

Allmänt om avgiftsbelagda cykelparkeringstjänster

En avgiftsbelagd cykelparkering betjänar i synnerhet långvarigare parkering, där man behöver bättre kvalitet och säkerhet. Avgiftsbelagd cykelparkering ersätter inte högklassig avgiftsfri cykelparkering, som i allmänhet är avsett för kundparkering. Avgiftsbelagd cykelparkering bör finnas på en central plats och den borde vara tillgänglig, säker, sluten och övervakad. Dessutom borde eventuella tilläggstjänster finnas i dess omedelbara närhet. (Mäki 2021)

Genomföranden i Finland och utomlands

Det erbjuds förhållandevis lite avgiftsbelagd cykelparkering och tilläggstjänster för cykling i Finland. I några städer finns avgiftsbelagd cykelparkering, som fungerar med lite olika administrationsmodell och delvis kommersiellt. Stadens stöd är ändå nödvändigt för verksamheten. De identifierade avgiftsbelagda cykelparkeringarna finns i anslutning till parkeringsanläggningar. Cykelparkering av denna typ är i första hand avsedd för återkommande och långvarigare parkering. I allmänhet hade alla ett månadspris, men en del hade också alternativ för års- eller dagspris. I vissa erbjöds tilläggstjänster, såsom avgiftsbelagda förvaringsboxar eller tvätt- och självservicestationer.

Under den senaste tiden har några cykelparkeringsgarage som administreras av offentliga sektorn färdigställts och dessa är i huvudsak avgiftsfria för användaren. I de avgiftsfria cykelgaragen strävar man efter att förbättra säkerheten genom att användaren identifierar sig, till exempel genom en applikation för utrymmesbokning eller med ett resekort. Vid cykelparkeringen i Kajsatunneln i Helsingfors erbjuds också en självservice- och tvättstation, men i utrymmena finns också en kommersiell cykelserviceaffär. I Finland sker övervakningen genom kameraövervakning vid alla objekt.

Utomlands, bland annat i Sverige och Nederländerna, finns det exempel på många olika slags cykelparkeringstjänster utöver de vanliga avgiftsfria cykelparkeringarna. I Nederländerna är övervakad cykelparkering inomhus vanligtvis avgiftsfri de första 24 timmarna. Vid flera objekt i Nederländerna är en anställd på plats åtminstone en del av dagen.

Alternativ för verksamheten

Uleåborgs stad (2022) har låtit göra en utredning över koncentrerad cykelparkering och följande sex alternativ har identifierats som modeller för verksamheten: 1. kommunen som operatör, 2. ett parkeringsbolag som kommunen äger sköter verksamheten, 3. ett socialt företag som operatör, 4. fastighetsägaren som operatör, 5. en företagare som operatör, 6. en företagare som operatör (inklusive aspekter för stödd sysselsättning).

Servicepaket och betalningssätt

Det rekommenderas att man erbjuder flexibla betalningsalternativ eller servicepaket. Servicepaket som i allmänhet används är bland annat dagspris (t.ex. 1–2 €/24 h, fungerar i synnerhet om de första 24 timmarna är avgiftsfria), veckopris (cirka 5 €/vecka), månadspris (cirka 10–20 €/månad), årspris (cirka 100 €/år). Vid behov kan man också möjliggöra engångsavgift (cirka 2 €/gång).

Möjliga betalningssätt är appar, kontaktlös betalning, resekort för kollektivtrafik och nätbetalning. Med tanke på administrationen av passertillstånd är nätbetalning utmanande, eftersom det kräver en skild passerbricka. Utmaningen med de förmånligaste servicepaketen kan anses vara risk för missbruk.

På de följande sidorna har man presenterat olika alternativ för koncentrerad cykelparkering.

Cykelgarage

Cykelgarage

Ett cykelgarage är en separat byggnad som placeras utomhus och som vanligen är låst och utrustad med elektronisk passerkontroll. Lösningen förutsätter en relativt stor öppen plats på en central plats i kärncentrum eller i anslutning till resecentrum. Det kan vara utmanande att hitta en plats i Jakobstad, eftersom det inte finns potentiella lediga utrymmen annat än på parkområden och på fastigheten där busstationen finns, om man utgår från att målet är att utveckla markanvändningen på Maria Malm-tomten.

Ett cykelgarage är en relativt stor investering och baserat på andra städers genomförande skulle både byggandet och verksamheten mest sannolikt ordnas av staden eller stadens eventuella parkeringsbolag också i Jakobstad. Parkeringen kan generera lite intäkter, men de täcker med stor sannolikhet inte alla kostnader.

I Vasa var investeringskostnaden för cykelgaraget grovt räknat 3 125 euro/cykelplats och utöver det uppkommer årliga kostnader för bland annat serviceåtgärder och tjänster för passerkontroll.



Cykelgarage i Vasa (bild: Vasa stad)

Exempel: Cykelgaraget i Vasa

Cykelgaraget som öppnades 2022 i Vasa finns i närheten av tågstationen och har 156 cykelplatser och 4 platser för lådcyklar. Servicen är avgiftsfri, men kräver att man registrerar sig i bokningssystemet. Tillträde och bokning av plats sker genom en mobilapplikation.

Cykelgaraget är av liknande typ som i Umeå centrum, en glasbyggnad med stålstomme, vilken är 6,5 x 24 meter. Väsentliga egenskaper för garaget är bland annat genomskinlighet, god belysning, identifiering av användare och kameraövervakning. I cykelgaraget finns tvåvåningsställningar. Enligt Vasa stad var kostnaderna för att bygga cykelgaraget cirka 500 000 euro. För projektet utnyttjades statsunderstödet inom investeringsprogrammet för gång och cykling.

6. CYKELPARKERING SOM AFFÄRSVERKSAMHET

Cykelskåp eller cykelhangar

Cykelskåp

I ett cykelskåp låser man in cyklarna enskilt i sina egna låsta skåp och i hangaren är det låsta utrymme gemensamt för alla cykelplatser. Det är möjligt att placera ett cykelskåp eller en cykelhangar också i ett litet utrymme, till exempel i anslutning till resecentrum.

För Jakobstads kärncentrum är ett cykelskåp med elektronisk passerkontroll ett möjligt alternativ. För dessa kunde en större kommersiell aktör på området fungera som operatör utöver staden, om parkeringen finns på aktörens fastighet. Olika tillverkare erbjuder färdiga lösningar för cykelskåp. I utgångsläget förutsätter servicen dock att någon aktör skaffar systemet och får därigenom en del av eller alla parkeringsintäkter själv. Kommersiella cykelskåpslösningar som tjänsteleverantörerna själva placerar identifierades inte.

Cykelskåp kan fås med olika ägar- och finansieringslösningar, såsom direktupphandling eller genom leasing- och servicemodell. Baserat på en förfrågan till en tillverkare skulle till exempel ett skåp för 6 cyklar kosta cirka 1 000–2 000 euro/cykelplats årligen genom leasingavtal. Baserat på en förfrågan som sänts en annan tillverkare skulle investeringskostnaden som direktupphandling vara cirka 5 000 euro/cykelplats och de årliga servicekostnaderna cirka 240 euro/plats. Till priset tillkommer ännu eventuella service- och monteringskostnader. Eventuella parkeringsinkomster minskar stadens kostnader, men det är svårt att uppskatta dem.

Cykelhangar

En cykelhangar är tekniskt sett en ganska enkel lösning, men den kan kräva hantering av fysiska nycklar, vilket gör att den är mest lämplig för invånarparkering eller parkering för anställda på ett företag. Det är möjligt att placera en hangar på gatuområdet och inte bara vid fastigheterna, varvid operatören kunde vara staden, stadens eventuella parkeringsbolag eller fastigheten. Hangaren har vanligen inte elektronisk passerkontroll, vilket orsakar utmaningar med tanke på hantering av nycklar. Priset för en cykelhangar (6 platser) är cirka 7 000 euro.



Exempel på cykelskåp (bild: Knoxo, Kaskea Group Oy)

Exempel: Cykelskåp

Man har till exempel skaffat Knoxo-cykelskåp till köpcentren Sello och Iso Omenas fastigheter, där parkeringen är avgiftsfri de två första timmarna, varefter priset är 1,50 euro/timme. Skåpen fungerar med Knoxos app. Man kan anta att köpcentret har skaffat tjänsten av leverantören och får därmed en del av de eventuella parkeringsintäkterna.

Cykelhangar

De troligen första försöken i Finland har gjorts i Tammerfors sedan sommaren 2024, men lösningen används allmänt bland annat i Nederländerna. I Tammerfors är cykelhangaren placerad på gatuområdet i stället för en bilplats längs gatan. Det är fråga om ett tillfälligt pilotprojekt, där staden har skaffat cykelhangaren och överlåtit den till ett bostadsbolag för användning avgiftsfritt.

6. CYKELPARKERING SOM AFFÄRSVERKSAMHET

Cykelparkering i anslutning till parkeringsanläggning

Som en del av en parkeringsanläggning

Avsikten är att ordna koncentrerad bilparkering i anläggningar ovan och under jord i Jakobstads kärncentrum. Dessutom är det aktuellt i framtiden att utveckla resecentrum i stadens centrum, varvid behovet av en säker anslutningsparkering ökar. Behovet och möjligheterna för genomförande beror till stor del på hur markanvändningen för Maria Malm-tomten och stationstomten utvecklas.

I framtiden kunde det i de mest centrala parkeringsanläggningarna erbjudas avgiftsbelagd cykelparkering i ett separat låst utrymme. I lösningarna bör man beakta att cykelparkeringen ska vara obehindrat och snabbt tillgänglig från den närmaste huvudrutten för cykeltrafik. Affärsmöjligheterna för avgiftsbelagd cykelparkering kan främjas genom att man vid genomförandet möjliggör att andra kommersiella cykeltjänster, såsom servicefunktioner, uppstår i den omedelbara närheten eller i samma utrymme som parkeringen. För genomförandets skull är det relevant att cykelparkeringen och tilläggstjänsterna tas i beaktande redan då man börjar planera anläggningen.

Operatören för den avgiftsbelagda cykelparkeringen kunde vara staden, stadens eventuella parkeringsbolag, ett fastighetsbolag eller ett privat företag.

I Uleåborg har man som en del av utredningen kring koncentrerad cykelparkering bedömt att investeringskostnaden i en befintlig parkeringsfastighet skulle vara cirka 220–440 euro/cykelplats och den årliga kostnaden 110–150 euro/cykelplats.



*Bike box station i
Tammerfors
(bild: Osuuskunta BikeBox)*

Exempel: Pööli, Tavastehus (Hämeenlinnan pysäköinti Oy)

I anslutning till parkeringsanläggningen vid tågstationen finns cirka 120 cykelplatser i ett separat utrymme, som man har tillgång till med dörrkod.

Månadsavgiften är 10 euro och den betalas genom appen Moovy. Som tilläggstjänst erbjuds bland annat serviceutrustning samt förvaringsskåp med laddningsmöjlighet för en extra avgift på 5 euro/månad. Dessutom finns en självservicestation för cyklar och möjlighet att ladda batterier. Hämeenlinnan pysäköinti Oy sköter parkeringsanläggningen.

Bike box station, Tammerfors (Pyörä & Paikka Oy)

I närheten av tågstationen i Tammerfors, i anslutning till Finnmarks parkeringsanläggning, finns en helt avgiftsbelagd cykelparkering för 120 cyklar. Cykelparkeringen betjänar anslutningstrafiken och de anställda hos företagen i området.

Utrymmet har separerats från den övriga parkeringsanläggningen med glasväggar och man har tillgång till utrymmet med nyckelkod eller RFID-bricka. Utrymmet är i användning 24/7 och användarrättigheten kostar 17 euro/månad, 45,50 euro/3 månader, 77 euro/6 månader eller 152 euro/år.

6. CYKELPARKERING SOM AFFÄRSVERKSAMHET

Affärer, tomma affärsutrymmen, garage eller lager som cykelparkeringsutrymme

Affär

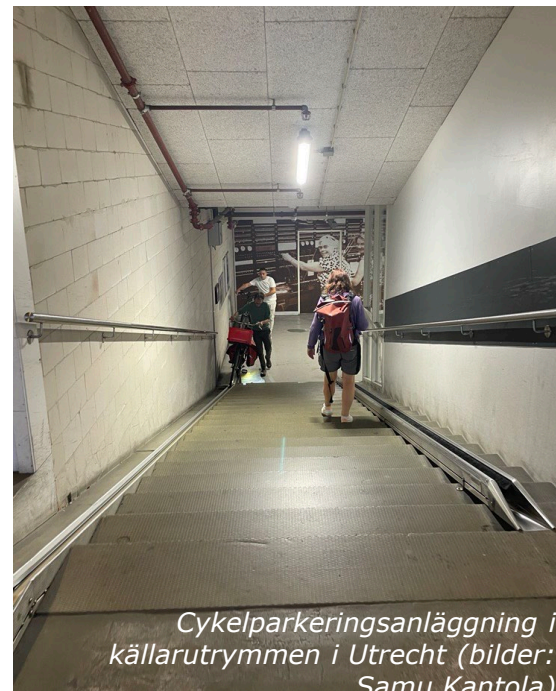
Det är osannolikt att en verksam affär skulle ha utrymme för att erbjuda cykelparkerings tjänster, men å andra sidan är olika tilläggsutrymmen för till exempel affärer i cykelbranschen, såsom lager, ett potentiellt alternativ. Då skulle operatören vara det företag som verkar i utrymmena och företaget skulle ha ansvar för passerkontroller och att hyra utrymmena. Det är dock mer sannolikt att företaget skulle ordna tilläggstjänster som cykeluthyrning i dessa lokaler.

Tomt affärsutrymme, garage eller lager

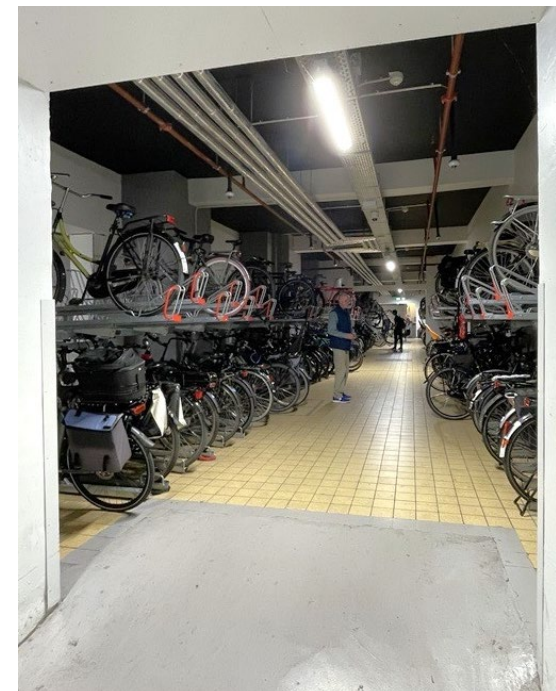
Handelsbranschen är i ett brytningsskede och i framtiden kan det uppstå en situation där uthyrningsgraden av vissa affärsutrymmen, garage och lager också på centrala platser är låg. Ett alternativ kan då vara att överväga att ändra om det tomma affärsutrymme till cykelparkering, om läget är lämpligt.

Detta skulle sannolikt kräva att staden eller stadens eventuella parkeringsbolag hyr utrymmena och fungerar som operatör. Man behöver också få tillstånd för verksamheten av bostadsbolagen. Utöver de administrativa arrangemangen och förverkligande av passerkontroll kan en utmaning vara lokalernas lämplighet, till exempel med tanke på trappor. Då är det möjligt att bygga till exempel cykelramper, där man på nervägen har borstar som bromsar farten och ett transportband som hjälper till på vägen upp. Sådana används till exempel i Nederländerna. Med tanke på stadsplaneringen borde det inte finnas problem och det finns inte behov av planändring.

I Uleåborg har man som en del av utredningen kring koncentrerad cykelparkering bedömt att investeringskostnaden i en befintlig affärs- eller kontorsfastighet skulle vara cirka 790–800 euro/cykelplats och den årliga kostnaden 600–960 euro/cykelplats. I Jakobstad är dock kvadratmeterhyran för affärsutrymmen sannolikt en aning lägre.



Cykelparkeringsanläggning i källarutrymmen i Utrecht (bilder: Samu Kantola)



Exempel: Utrecht, Nederländerna

I Nederländerna erbjuds olika slags avgiftsbelagda eller delvis avgiftsbelagda cykelparkeringslösningar i många städer, till exempel vid kollektivtrafikens knutpunkter, i kärncentrum, men också i bostadsområden som har byggts innan man har börjat fästa uppmärksamhet på cykelparkeringsförhållandena.

De oövervakade "buurtstallingen"-cykelparkeringarna i bostadsområdena finns till exempel i garage, förråd eller affärsutrymmen. Övervakade cykelparkeringar "bewaakte fietsenstallingen" finns bland annat i bibliotekets källare, därifrån man har en direkt förbindelse till en dagligvaruhandel (bilderna ovan). Årsavgiften för övervakad cykelparkering är cirka 90 euro och cirka 50 euro för oövervakad parkering.

Utöver dessa erbjuder Nederländernas järnvägsbolag NS cykelparkerings tjänster av olika slag, allt från stora cykelparkeringsanläggningar till cykelskåp, där det första dygnet i allmänhet är avgiftsfri och längre parkering än så 1–2 euro/dygn.

Tilläggstjänster som en del av avgiftsbelagd cykelparkering

Avgiftsfria tilläggstjänster

Beroende på cykelparkeringens utrymmeslösningar rekommenderas det att man erbjuder tilläggstjänster i anslutning till parkeringen. Det rekommenderas att ordna de mest omfattande tjänsterna, såsom pump, tvättstation, vattenpost, självservicestation och laddningsskåp, i ett utrymme som är varmt året runt. Användningen av eldrivna färdmedel förväntas bli vanligare i framtiden, vilket gör att rekommendationen är att man förbereder sig för detta redan tidigt i planeringsskedet.

Det rekommenderas att man i ett delvist kallt utrymme ordnar åtminstone en självservicestation och pump.

Avgiftsbelagda tilläggstjänster

I synnerhet i anslutning till en parkeringsanläggning ovan jord borde man sträva efter att det i anslutning till cykelparkeringen finns ett affärsutrymme, dit man vid behov har smidigt tillträde. På så sätt kan man främja utvecklingen av olika slags kommersiella cykeltjänster.

Utöver cykelservicetjänsterna finns det i Jakobstad potential för en kommersiell uthyrningstjänst för cyklar eller andra eldrivna färdmedel, vilket också delvis kunde fungera vid en avgiftsbelagd cykelparkering.



Cykelgaraget i Kajsatunneln
(bild: Samu Kantola)

Exempel: Cykelgaraget i Kajsatunneln

I garaget som öppnats i Kajsatunneln i Helsingfors år 2024 erbjuds cykeltvättstation, cykelservicestation, laddningsmöjlighet för elcykelns batteri, vattenpost och förvaringsboxar som avgiftsfria tilläggstjänster. Utöver dessa finns en privat cykelreparatör i utrymmet.

Parkeringen är tills vidare avgiftsfri. Tills vidare kommer man in i utrymmena med HRT-kortet, men det har meddelats att målet är att man inom den närmaste framtiden kan använda en app. Baserat på diskussionen i offentligheten har man upplevt användningen besvärlig, eftersom många har bytt ut resekortet mot mobilapplikationen. Detta exempel framhäver betydelsen av en smidig passerkontroll.

Möjligheterna i Jakobstad

Villighet att betala

Baserat på invånarenkäten skulle nästan hälften av respondenterna (45 %) vara intresserade av att använda ett cykelgarage i centrum, om ett sådant skulle finnas. Dessutom skulle 61 procent av respondenterna vara redo att gå över 150 meter till den slutliga destinationen om parkeringen skulle vara säker och övervakad.

19 procent av respondenterna förhöll sig helt eller ganska positiva till avgiftsbelagd cykelparkering, 15 procent var neutrala och 66 procent av respondenterna skulle inte vara redo att betala för cykelparkering. Utgående från detta kan avgiftsbelagd cykelparkering vara ett utmanande, men inte omöjligt koncept i Jakobstad.

Företagen

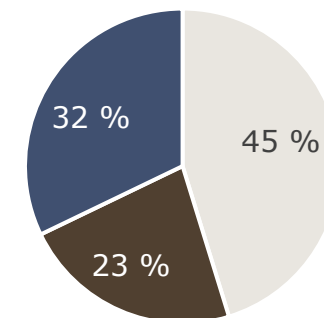
I arbetet strävade man efter att intervjua några potentiella företag i kärncentrum per e-post. Vi fick svar från två aktörer och båda ansåg att avgiftsbelagda cykelparkerings- eller tilläggstjänster har potential i Jakobstads centrum. Behovet av säkra, övervakade och täckta cykelparkeringar ansågs viktigt, men produktionen av själva parkeringstjänsterna ansågs inte vara en del av deras affärsverksamhet. Vid behov kunde det vara möjligt att hyra ut utrymmen till en eventuell aktör. I svaren framhölls ett behov i synnerhet av tilläggstjänster såsom cykeluthyrning, för vilken man också såg ett behov av samarbete med staden, till exempel genom turismtjänsterna.

Möjligheter

Då markanvändningen i centrum utvecklas kan det uppstå efterfrågan på högklassig cykelparkering, om det i närheten finns mycket bostäder och arbetsplatser, där det inte erbjuds speciellt högklassig cykelparkering. Utöver detta borde cykelparkeringen kunna utnyttjas vid anslutningsparkering, som också har längre parkeringstid.

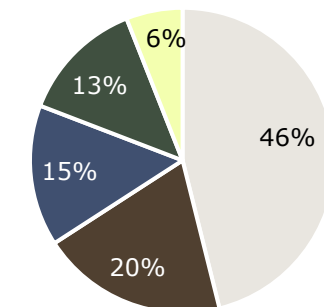
Baserat på dessa ramvillkor skulle placeringen med mest potential för avgiftsbelagd cykelplacering vara mellan resecentrum och torgparkeringen i den omedelbara närheten av den framtida huvudrutten längs Rådhusgatan/Stationsvägen.

Käntaisitkö keskustassa sijaitsevaa polkupyörien pysäköintitallia (katoksellinen, valvottu tila), mikäli sellainen olisi saatavilla? (N= 168)



■ Kyllä ■ Ei ■ En osaa sanoa

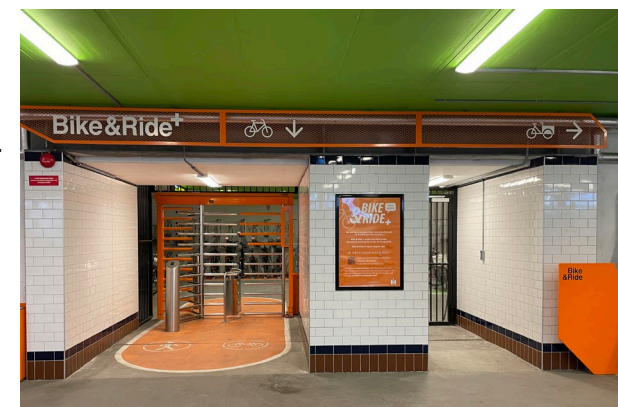
Olisin valmis maksamaan pyöräpysäköinnistä, jos se sijaittisi lukitussa ja valvotussa tilassa (asteikolla 1=Täysin eri mieltä, 5=Täysin samaa mieltä) (N=167)



■ 1 ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5

Sammanfattning

- Avgiftsbelagd cykelparkering ersätter inte högklassig, avgiftsfri cykelparkering.
- I framtiden finns potential för åtminstone en avgiftsbelagd cykelparkering i Jakobstads kärncentrum. Genomförandet kräver sannolikt stöd från staden eller att staden ordnar verksamheten.
 - Kostnaden för staden beror mycket på omfattningen, prissättningen och användningsgraden.
- Förutsättningen för ett mer omfattande genomförande är att området har parkeringsbehov för en högklassig invånarparkering, parkering vid arbetsresor och anslutningsparkering.
 - Läget med mest potential är området mellan torget och stationstomten.
 - Ett enklare genomförande (t.ex. cykelskåp eller cykelhangar) är möjligt om en del av förutsättningarna uppfylls.
- Prissättningen ska vara flexibel, betalningen enkel och identifieringen lätt.
 - Det kan vara nödvändigt att hålla i synnerhet de första åren efter att tjänsten har inletts avgiftsfria. På lång sikt kan det beroende på servicepaket och lösningar vara nödvändigt att hålla parkering under 24 timmar avgiftsfritt.



Avgiftsbelagd och avgiftsfri cykelparkering på Malmö centralstation (bilder: Samu Kantola)

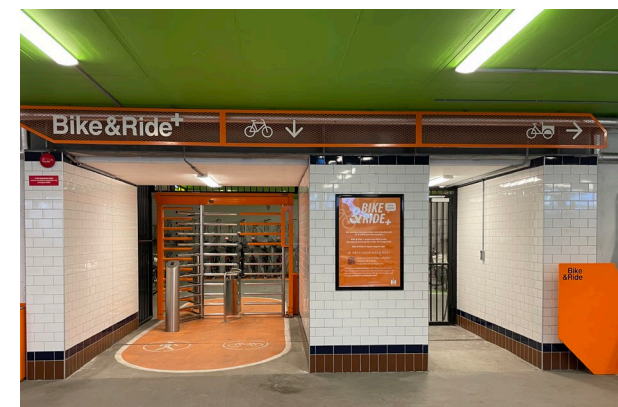
Fortsatta åtgärder

- Då resecentret och parkeringsanläggningarna i kärncentrum planeras utreder man möjligheterna att förverkliga högklassiga och övervakade cykelparkeringstjänster.
 - Man strävar efter att i samband med eller i närheten av ett potentiellt objekt integrera kommersiella tilläggstjänster, såsom cykelservice och cykeluthyrning.
- Vid bildandet av stadens eventuella parkeringsbolag beaktas också cykelparkeringstjänsterna.
- I framtiden möjliggör man en delvis ändring av olika affärsutrymmen, lager, garage och parkeringsanläggningar så att de vid behov kan användas för cykelparkering.

Mätare:

Att främja cykelparkering är starkt förknippat med det helhetsbetonade främjandet av övrig cykeltrafik och hållbar mobilitet. Främjandet av gång- och cykeltrafik följs i fortsättningen upp genom följande mätare:

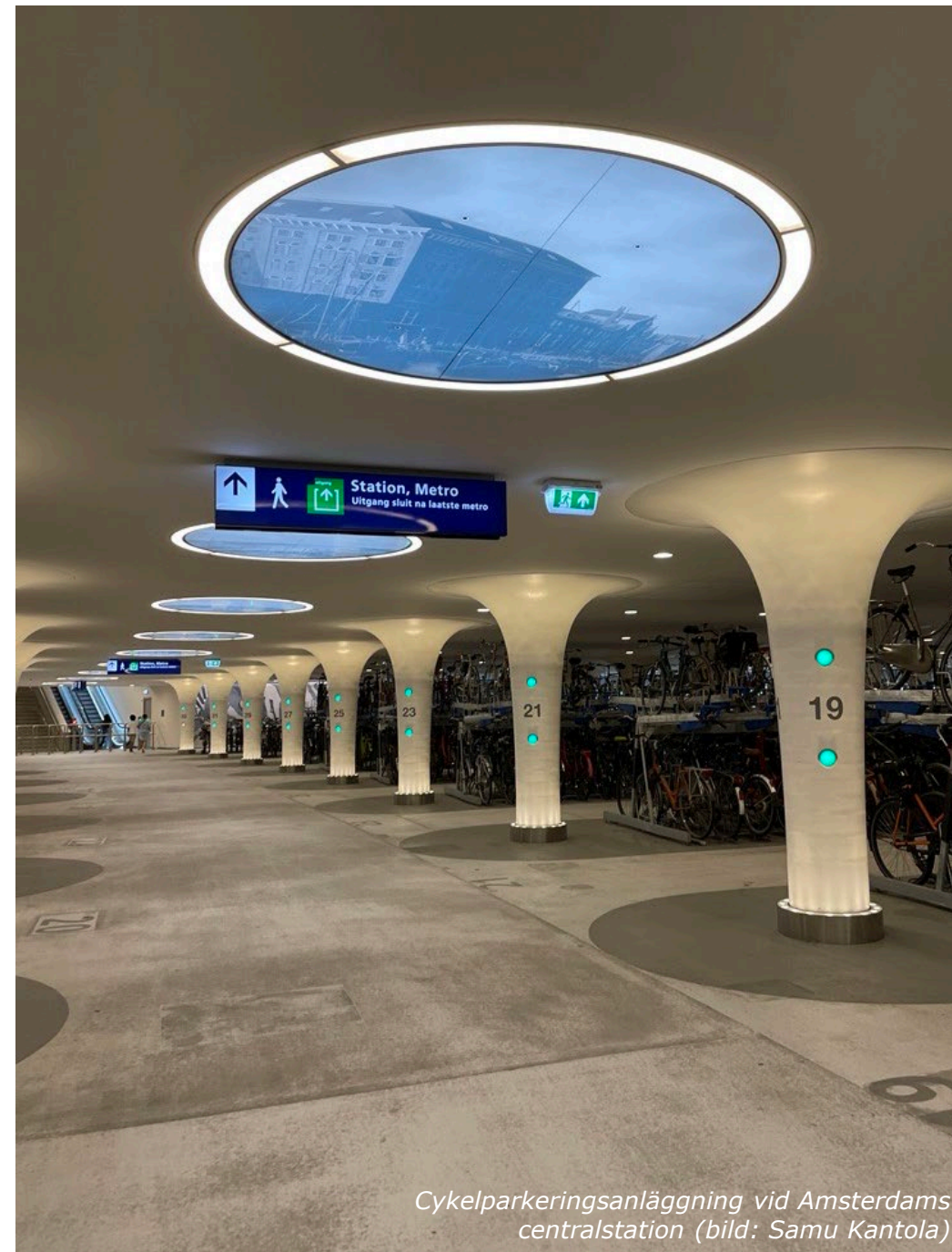
- Antalet fotgängare och cyklister, regelbunden räkning
- Euromängden (€/invånare) som årligen investeras i att främja gång- och cykeltrafik
- Invånarnas tillfredsställelse med förhållandena för gång- och cykeltrafik genom en enkät om samhällstekniska tjänster som genomförs årligen.



Avgiftsbelagd och avgiftsfri cykelparkering på Malmö centralstation (bilder: Samu Kantola)

Källor

- Mäki 2021. Maksullisen pyöräpysäköinnin lisäpalvelut ja alan toimijat Turun alueella. Opinnäytetyö (amk). Energia- ja ympäristötekniikka. Turun ammattikorkeakoulu.
- Oulun kaupunki 2,022. Keskitetty pyöräpysäköinti – Yleisiä laatukriteerejä ja keskitetyn pyöräpysäköinnin konseptointi Oulussa.
- Dutch cycling embassy. Bicycle parking in the Netherlands.
- Jakobstads invånarenkät våren 2024 och e-postintervjuer hösten 2024.
- Vasa stad, Huvudstadsregionens Stadstrafik Ab, U-Stal, NS och BikeBox



Cykelparkeringsanläggning vid Amsterdams centralstation (bild: Samu Kantola)

Making Future