

RAPPORT/PM

Planeringsunderlag cykelparkeringar vid tunnelbanestationerna i Nacka

20171120

Planeringsunderlag



Innehållsförteckning

1	Inledning	3
2	Syfte	3
3	Nyttan med cykelparkering vid kollektivtrafik	4
4	Behovsanalys	5
4.1	Metod	5
4.2	Hastighet på cyklister	5
4.3	Potentiella cyklister	5
4.4	Total restid för kombinationsresan och målpunkter	5
4.5	Upptagningsområde för kombinationsresor med tunnelbana och cykel	6
4.5.1	Befolkning inom upptagningsområde 30 respektive 45 min	8
4.5.2	Dimensionerande upptagningsområde.....	9
4.6	Andel som cyklar till kollektivtrafiken.....	9
4.6.1	”Andra sätt att dimensionera och val av metod att dimensionera”	10
5	Resultat	11
5.1	Fördelning av ytor per tunnelbanestation	11
6	Ytor för cykelparkering och cykelgarage	13
Bilaga	15	
	Referensprojekt och pågående arbeten	15
	Arbete med cykelparkeringar vid de nya tunnelbanestationerna	15
	Stockholms stad	15
	Solna stad	15
	Järfälla	15
	Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT).....	15
	Stockholms läns landsting (SLL) Trafikförvaltningen.....	16
	Södra station, Stockholms stad	17
	Citybanans garage vid Odenplan	17
	Vasakronans garage i city, Stockholm	17
	Ny anläggning i Märsta.....	17
	Malmö stad.....	17

I Inledning

I Nacka kommuns översiktsplan¹ är det övergripande målet *Ett hållbart Nacka* och ett målområde är ett trafiksystem som gör att andelen resor med cykel ökar. I Nackas miljöprogram² finns också mål kring att andelen resor i högtrafik med cykel ska öka samt att antalet påstigande i kollektivtrafiken i förhållande till total befolkning ska öka. Att skapa goda möjligheter att parkera sin cykel nära, tryggt och säkert vid kollektivtrafik är en viktig del för att kunna uppnå målen.

I 2013 års Stockholmsförhandling³ finns ett åtagande om cykelparkering.

”Landstinget åtar sig att tillförsäkra den markåtkomst som behövs för utbyggnaden av tunnelbanan, inklusive mark för depåer och cykelparkering, dels under byggtiden och dels under drifttiden.”

I det huvudavtal⁴ som tecknats mellan de ingående parterna, saknas detta åtagande, vilket innebär att Stockholmsläns landsting inte har något ansvar att tillförsäkra markåtkomst för cykelparkering kopplat till utbyggnaden av tunnelbanan. Detta innebär att det är Nacka kommuns ansvar att säkerställa att det finns fungerande cykelparkeringar i anslutning till tunnelbanan (och övrig kollektivtrafik).

Kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik är en viktig del i den regionala cykelstrategin för Stockholms län⁵. Likaså lyfts vikten av bra möjligheter för infartsparkering med cykel i Nackas cykelstrategi⁶.

I samband med arbetet med Nacka stad har flera trafikprognoser tagits fram, både traditionella och rimlighetsstyrda. Dessa prognoser påvisar att för att klara framkomligheten på vägnätet behövs en överflyttning av trafikanter från bil till kollektivtrafik och cykel. I kommunens Framkomlighetsstrategi⁷ tydliggörs vikten av ett förändrat resande och tillkomsten av anläggningar för cykelparkeringar i anslutning till tunnelbanan är en del i detta. Att både möta den efterfrågan som finns och kommer uppstå enligt ovan nämnda trafikprognoser.

2 Syfte

För att uppnå de mål som finns antagna i översiktsplanen samt andra styrande planer och strategier behöver Nacka kommun verka för att skapa goda möjligheter till att använda cykeln som transportmedel för hela eller delar av resenärers resa.

Syftet med detta PM är att:

¹ *Hållbar framtid i Nacka – Översiktsplan för Nacka kommun*. 2012. Nacka kommun.

² Nackas Miljöprogram 2016-2030

³ *Överenskommelse om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling*. Stockholmsförhandlingen.

⁴ KFKS 2014/1-201. http://infobank.nacka.se/handlingar/Kommunfullmaktige//2014/KF_2014-02-03/29b_Avtal_tunnelbaneutbyggnad_tjskr.pdf

⁵ Regional cykelplan för Stockholms län 2014-2030. 2014. Trafikverket i samarbete med Tillväxt, miljö och regionalplanering, SLL Trafikförvaltningen, Länsstyrelsen Stockholms län.

⁶ *Strategi för cykelsatsningar i Nacka*. 2014. Nacka kommun.

⁷ *Strategi för framkomlighet i Nacka*, KFKS 2016/343-4. Antagen 2016.

- belysa vikten av att skapa goda förutsättningar för cykelparkeringar i anslutning till de tillkommande tunnelbanestationerna samt tydliggöra hur detta ska göras i Nacka.
- fungera som planeringsförutsättningar för fortsatt arbete inom berörda stadsbyggnadsprojekt. Planeringsförutsättningarna ska ses som en ambitionsnivå och en inriktning, där respektive stadsbyggnadsprojekt får i fortsatt arbete belysa konsekvenserna.

Detta PM beskriver möjligheterna för cykelparkeringar i anslutning till de nya tunnelbanestationerna på västra Sicklaön samt vilka parametrar som har legat till grund för förslag till dimensioneringen av anläggningarna samt typ av förvaltning.

3 Nyttan med cykelparkering vid kollektivtrafik

Nacka kommun ska verka för ett effektivt och klimatanpassat transportsystem och trafikslagen kollektivtrafik, cykel och gång skall prioriteras⁸. Genom att satsa på väl utformade och bra lokaliserade anläggningar för cykelparkeringar går arbetet mot detta mål. Genom att ha goda cykelparkeringar i anslutning till tunnelbanan ökar tunnelbanans upptagningsområde och Nacka kan nå ett ökat resande med kollektivtrafiken. Cykelparkeringar är mindre ytkrävande än bilparkering och inga infartsparkeringar för bil kommer inte att anläggas i anslutning till de nya tunnelbanestationerna. Därför finns det stor nytta med att satsa på denna typ av parkering för att möjliggöra en del av resan med cykel, en resa som kanske annars skulle gjorts med bil. I de fall resan skulle gjorts med andra kollektiva färdmedel så frigörs kapacitet på dessa genom en överflyttning till cykel från kollektivtrafik.

Det är även viktigt att belysa konsekvenserna vid en utebliven investering. Ytorna för de allmänna platserna i anslutning till tunnelbanans entréer på västra Sicklaön kommer att vara begränsade. Därav är det viktigt att ge dessa så bra förutsättningar som möjligt sett till gestaltning och nyttjande. Genom att anlägga en del av det totala behovet av parkering för cykel i anläggning frigörs yta i det offentliga rummet som således kan nyttjas till annat. Vid utebliven investering kan den allmänna platsen uppfattas som stökig och bitvis trång med parkerade cyklar där det är möjligt, exempelvis räcken och bänkar där användaren kan låsa fast cykeln ram i ett fast föremål.

Detta kan både öka drift- och underhållskostnaderna men även medföra att vissa funktioner inte går att använda som planerat vilket leder till sämre tillgänglighet. Exempelvis ledstänger, bänkar, grönytor, fria ytor och taktila stråk tappa sin funktion.

Det kan även innebära att tunnelbanan inte når det ökade upptagningsområde som utredningen visar på och att dessa resor istället görs med bil från startpunkten till den slutgiltiga målpunkten. Brist på goda möjligheter att parkera sin cykel enkelt, tryggt och säkert kan även leda till att inte välja att cykla överhuvudtaget.

En attraktiv och modern anläggning kan även, beroende på utformning, fungera som ett landmärke för platsen eller stadsdelen/kommunen och verka identitetsskapande för platsen.

⁸ Mål och budget 2018-2020, Nacka kommun

4 Behovsanalys

I detta kapitel beskrivs hur behovet av antalet cykelparkeringar har tagits fram.

4.1 Metod

Metoden som har använts för att ta fram behovet av antal cykelparkeringar:

1. **Upptagningsområde för kombinationsresor med cykel och tunnelbana**
 - a. Hastighet
 - b. Total restid för kombinationsresan
2. **Andel som cyklar till kollektivtrafiken**
 - a. Befolkningsprognos (på upptagningsområde)
 - b. Andel av befolkningen som är potentiella cyklister (gymnasieålder och arbetsförålder)
 - c. Andel av dem som cykelpendlar till kollektivtrafiken (hälften av målet om 20 % arbetsresor med cykel)

➔ **Antalet cykelparkeringar vid respektive tunnelbanestation**

4.2 Hastighet på cyklister

Den antagna hastigheten för cyklister är 25 km/tim på de regionala cykelstråken och 15 km/tim på huvud- och lokalcykelstråken, samt alla lokala bilvägar med cykel i blandtrafik.

4.3 Potentiella cyklister

Andelen av befolkningen som cykelpendlar och gör en kombinationsresa har utgått från målgrupperna gymnasieålder (16-19 år) samt arbetsför ålder (20-64 år).

4.4 Total restid för kombinationsresan och målpunkter

En arbetsresa i Stockholm är i snitt 29 min lång i en hastighet på ca 25 km/timmen med alla trafikslag inräknade⁹. Benägenheten att pendla till jobbet är som högst vid en restid på 1-25 minuter. När restiden ökar från 25 till 45 minuter minskar pendlingsbenägenheten gradvis.¹⁰

Sträckan på en genomsnittlig pendlingsresa för cyklister i Nacka är ca 9 km (vilket också är snittet för en generell stockholmscyklist¹¹). 30 % av pendlingsresorna i Nacka är ca 20 km¹². Det finns väldigt lite svensk statistik kring hur lång tid man är benägen att cykla för att göra en kombinationsresa men en norsk studie har visat att de som tog sig med cykel till tågstationen i Drammen, cyklade i snitt 12 minuter.¹³

Restiden för kombinationsresan har antagits vara totalt 30 respektive 45 minuter. I kombinationsresan finns en cykelrestid, en bytestid (tiden för att parkera cykeln och förflytta sig till kollektivtrafiken) samt restid för kollektivtrafikresan. Inom 30 respektive 45 minuter nås med

⁹ Regional cykelstrategi/Trafikanalys (2011) Arbetspendling i storstadsregionen – en nulägesanalys.
http://www.trafa.se/globalassets/rapporter/arbetspendling_i_storstadsregioner_-_en_nulaegesanalys.pdf

¹⁰ <http://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7164-931-7.pdf> (s 23)

¹¹ Regional cykelstrategi Stockholms län.

¹² Enkätundersökning Nacka cyklister 2016

¹³ <http://tiltakskatalog.no/b-2-5.htm>

tunnelbanan bland annat T-centralen och Kista. Dessa målpunkter utanför Nacka antas fånga upp ett stort antal arbetsplatser och har därför använts som referens.

Tabell I. Total restid för kombinationsresan

	Restid cykel, min	Parkering, min	Restid tunnelbana, min	Total restid, min
Nacka c - Kista	11	5	29	45
Nacka c - T-centralen	28	5	12	45
Nacka c - T-centralen	13	5	12	30

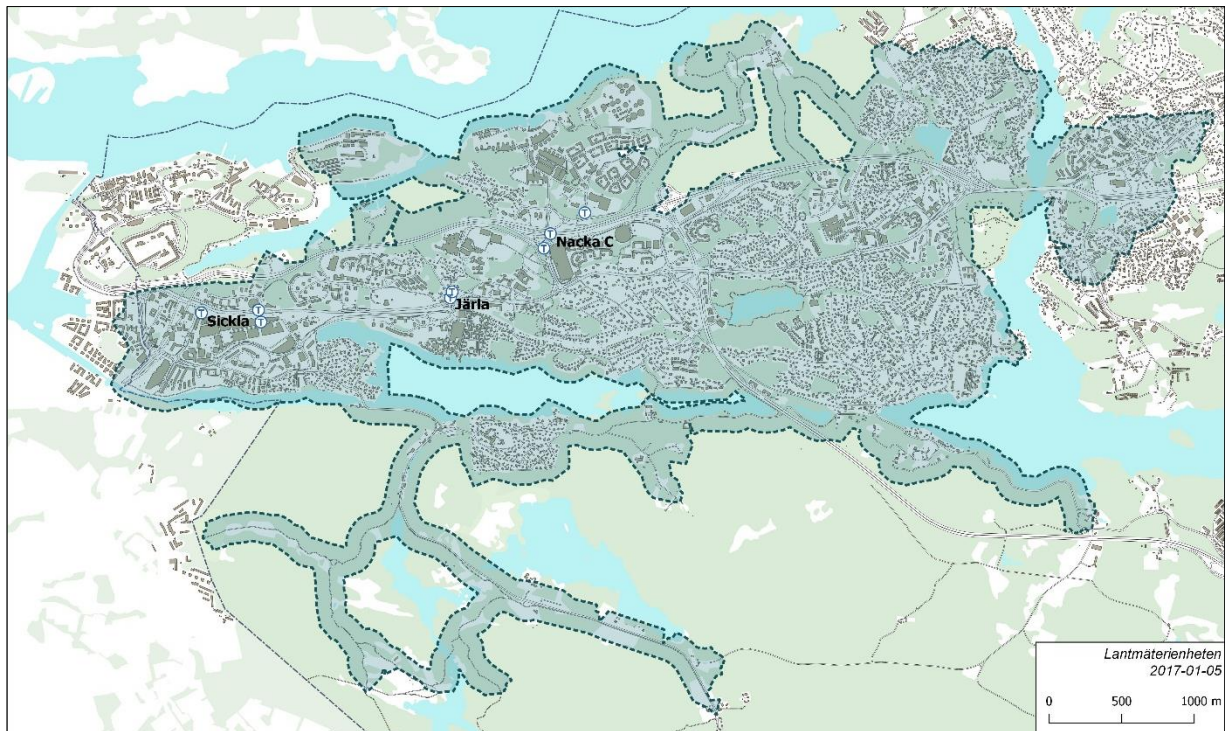
4.5 Upptagningsområde för kombinationsresor med tunnelbana och cykel

Upptagningsområdet omfattar endast Nacka kommun och tar ej hänsyn till eventuella resenärer från Hammarby Sjöstad. Finnboda och Henriksdal är inte heller med i analysen, eftersom läget och topografin i förhållande till tunnelbancentrén gör att det inte anses som en attraktiv målpunkt för det området. Det troliga är snarare att boende i Finnboda och Henriksdal tar sig till station Sofia. Boende i Hammarby Sjöstad, delen vid Henriksdalskajen, skulle kunna vara potentiella resenärer vid Sickla, men topografin samt att röra sig mot färdriktningen gör det mindre troligt.

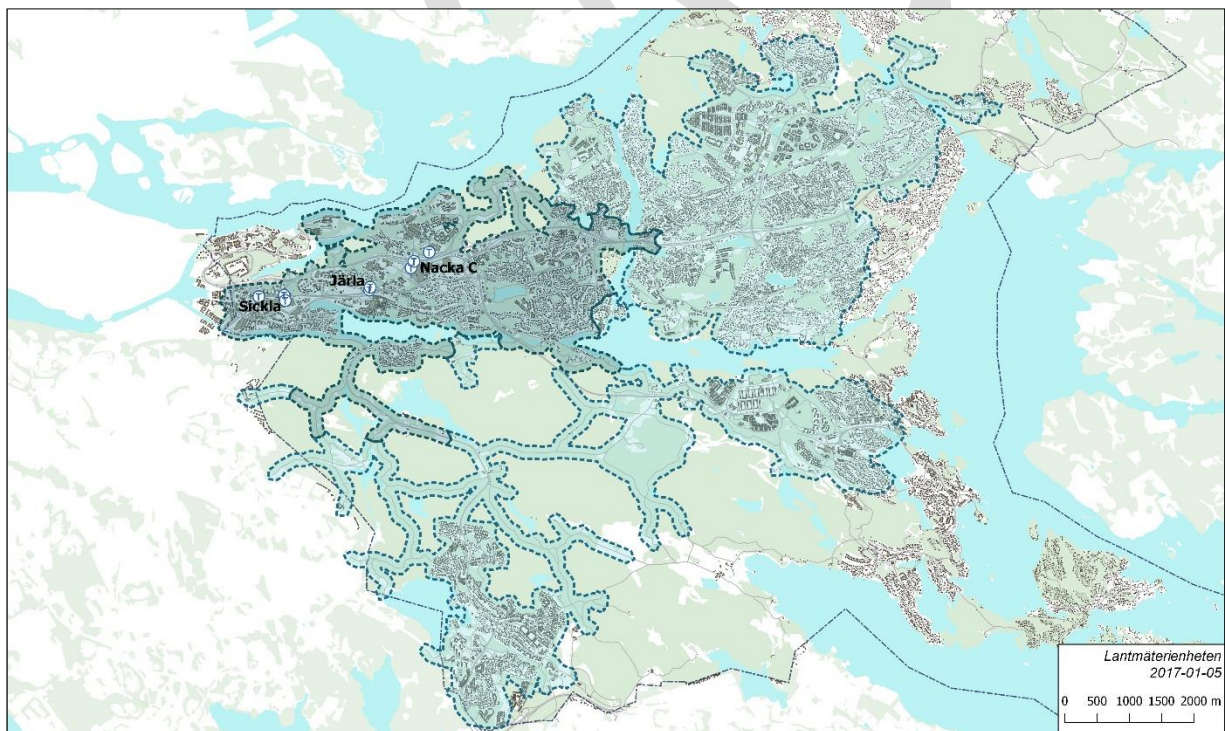
Tillgängligheten är beräknad med hjälp av nätverksanalys i Arcmap. Detta innebär att pendlingstider är beräknade baserat på verkligt cykelavstånd, alltså längs med vägsegment, och inte fågelavstånd. Antagen cykelhastighet redovisas i tidigare i detta stycke. Nätverket är uppbyggt av Trafikverkets NVDB (2016116), samt den fördjupade strukturplanens underlag (20161130) för nytt vägnät inom kommande stadsbyggnadsprojekt.

Boende i Älta ligger inom ramen för en 45 min-resa (målpunkt T-centralen). Boende i Älta har även möjligheten att ta sig till Skarpnäck (grön linje). Resan med tunnelbanan mellan Skarpnäck till T-centralen tar 20 min. Mellan Älta och Skarpnäck är det ca 4-5 km, ca 15-20 min med cykel. Med tanke på antalet arbetsplatser som nås via blå linje, anses alternativet att cykla till Sickla som attraktivt.

Kartorna på följande sidor redovisar resultatet av nätverksanalyserna, d.v.s. hur långt ut i Nacka det enligt ovan nämnda antaganden går att ta sig på 30 resp. 45 minuter via kombinationsresor med tunnelbana och cykel med målpunkt T-centralen. Nästan alla som bor inom 30 minuters upptagningsområde når även Kista på ca 45 minuter, men det skiljer sig åt något eftersom restiden för cykelresan är kortare (11 respektive 13 minuter).

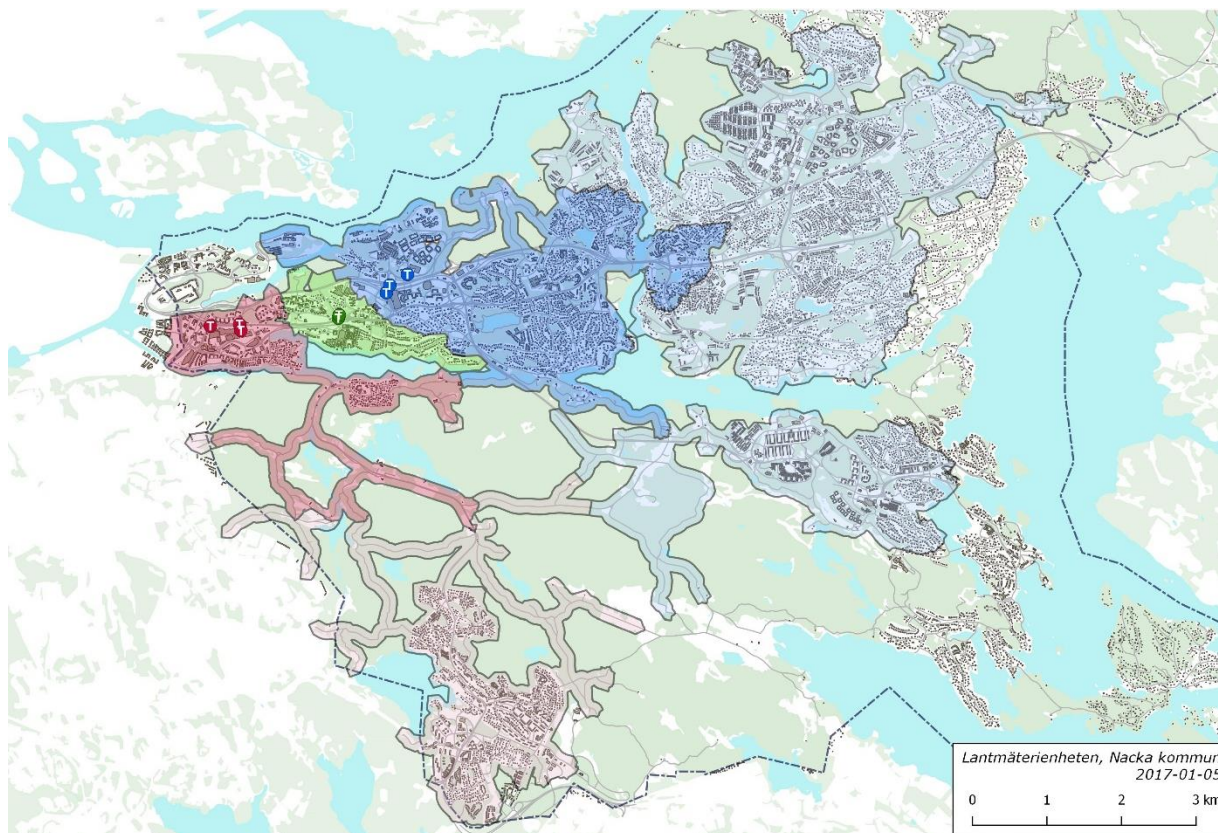


Figur 1. Upptagningsområde för kombinationsresa 30 min.



Figur 2. Upptagningsområde för kombinationsresa 45 min.

4.5.1 Befolkning inom upptagningsområde 30 respektive 45 min



Figur 3. Kartan redovisar upptagningsområde inom 30 (mörkare områden) respektive 45 (ljusare områden) mellan T-centralen och Nacka. Här redovisas upptagningsområde per station i Nacka.

Befolkningsprognosen baseras på Nacka kommuns bostadsprognos från juni 2016. Befolkningen är grovt framräknad enligt SCB:s statistik från 2015, dvs. 2,2 personer per hushåll

Tabell 2. Befolkning 2030 inom respektive upptagningsområde (avrundat till hela hundratal).

Station i Nacka	Inom 30 min till T-centralen	Inom 45 min till T-centralen	Inom 45 min till Kista
Nacka C	42300	89600	38100
Järla*	10700	10700	10700
Sickla	12900	27700	12800

*Järla får samma siffror för samtliga tre beräkningar i.o.m. geografiska förutsättningar, eventuella resenärer längre bort faller istället inom upptagningsområdet för Sickla eller Nacka C.

En kombinationsresa på totalt 30 min (med målpunkt T-centralen), omfattar upptagningsområdet 65 900 personer.

En kombinationsresa på totalt 45 min restid omfattar både målpunkterna T-centralen och Kista. Upptagningsområdet för en kombinationsresa för 30 min till T-centralen och upptagningsområdet för 45 min till Kista är ungefär lika stort. Skillnaden är att restiden på cykel blir något kortare för en resa på 45 minuter till Kista (se tabell 2).

Upptagningsområdet för en kombinationsresa på 45 min till T-centralen utvidgas i förhållande till en 30 min-resa till T-centralen söderut (omfattar Älta och tillhör målpunkt Järla) samt österut (omfattar Orminge och Boo fram till gränsen mot Värmdö och tillhör målpunkt Nacka centrum). Totalt sett finns ett upptagningsområde på 128 000 personer. Detta är nästan dubbelt så mycket i förhållande till en 30 min-resa.

4.5.2 Dimensionerande upptagningsområde

Att dimensionera för en kombinationsresa på 45 min innebär att dimensionera för nästan hela kommunen. Detta är orimligt i dagsläget, men är en potential som bör beaktas och finnas med i en utblick mot år 2050. Ett antagande har gjorts att dimensioneringsförutsättningen med avseende på upptagningsområde ska utgå från en kombinationsresa på 30 minuter med ett 15 procent påslag.

4.6 Andel som cyklar till kollektivtrafiken

För Nacka ligger andelen som använder cykeln som färdmedel till arbetet på 10 procent enligt den senaste resvaneundersökningen för Stockholms län 2015¹⁴. Det saknas svensk statistik på hur många som gör en kombinationsresa och tar cykeln till kollektivtrafiken. En norsk studie från 11 tågstationer i Oslo och Akershus visar att 20 procent av de tågresande tog sig till stationen med cykel¹⁵.

Enligt den regionala cykelplanen för Stockholms län¹⁶ ska andelen arbetsresor med cykel bli 20 procent till år 2030. Idag görs 10 procent av arbetsresorna i Nacka med cykel (dvs cyklar hela vägen) se Tabell 3. Ett antagande görs att ca hälften av de totalt 20 procent cykelarbetsresorna kommer vara en kombinationsresa med kollektivtrafiken. Det kommer också att innebära en möjlig ökning med för andelen kollektivtrafikresor till ca 60 procent (idag 51 procent).

Tabell 3. Färdmedelsfördelning gör resor till arbetet för boende i olika kommuner. Resvanor i Stockholms län 2015.

Kommun	Bil	Kollektivt	Cykel	Till fots	Annat
Innerstaden	14 %	44 %	20 %	21 %	2 %
Övriga Stockholm	27 %	50 %	13 %	7 %	3 %
Solna	20 %	52 %	16 %	10 %	2 %
Sundbyberg	27 %	50 %	10 %	10 %	3 %
Regioncentrum	22 %	48 %	15 %	12 %	3 %

¹⁴ SLL Trafikförvaltningen, 2016. Resvanor i Stockholms län 2015.

¹⁵ <http://tiltakskatalog.no/b-2-5.htm>

¹⁶

http://www.trafikverket.se/contentassets/4aa902c4497449c29e82df1ce5482d54/regional_cykelplan_stockholms_lan_2014.pdf

Danderyd	41 %	38 %	10 %	6 %	4 %
Järfälla	46 %	39 %	8 %	3 %	4 %
Lidingö	41 %	37 %	14 %	6 %	2 %
Sollentuna	45 %	38 %	9 %	5 %	3 %
Täby	43 %	37 %	9 %	8 %	3 %
Huddinge	44 %	42 %	5 %	6 %	4 %
Nacka	32 %	51 %	10 %	5 %	2 %
Tyresö	41 %	45 %	4 %	4 %	6 %
Kommuner inre förort	41 %	42 %	8 %	5 %	3 %
Ekerö	51 %	38 %	5 %	4 %	3 %
Norrtälje	64 %	17 %	5 %	9 %	5 %
Sigtuna	57 %	30 %	4 %	5 %	5 %
Upplands-Bro	55 %	32 %	5 %	4 %	4 %
Upplands Väsby	49 %	39 %	6 %	3 %	3 %
Vallentuna	60 %	30 %	3 %	4 %	4 %
Vaxholm	48 %	40 %	2 %	6 %	4 %
Österåker	58 %	29 %	4 %	6 %	3 %
Botkyrka	48 %	40 %	3 %	5 %	4 %
Haninge	46 %	42 %	2 %	7 %	2 %
Nykvarn	66 %	21 %	4 %	5 %	3 %
Nynäshamn	54 %	31 %	4 %	6 %	3 %
Salem	54 %	30 %	7 %	5 %	4 %
Södertälje	57 %	21 %	7 %	11 %	4 %
Värmdö	51 %	40 %	2 %	5 %	2 %
Kommuner yttre förort	54 %	32 %	4 %	6 %	3 %
Hela länet	35 %	43 %	11 %	9 %	3 %

4.6.1 "Andra sätt att dimensionera och val av metod att dimensionera"

Ett vedertaget sätt att dimensionera cykelparkeringar vid kollektivtrafik är att utgå från antalet påstigande resenärer. Spannet löper mellan 5-25 cykelplatser per 100 påstigande. Om antagandet ska göras på maxtimme, förmiddag eller hela dygnet skiljer sig också. I Nackas gällande parkeringstal¹⁷ gäller 15 cykelplatser per 100 påstigande.

För att kunna dimensionera för ett antaget framtida behov av cykelparkeringar har utgångsläget i detta fall varit den framtida befolkningsprognosen för 2030 tillsammans med tidigare beskrivna upptagningsområden. Detta då det saknas underlag på möjligt antal påstigande baserat på ett upptagningsområde för cykel¹⁸, samt med ändrade resvanor från idag med en ökning för andelen kollektivtrafikresenärer. Vidare görs en del referenser till resande till tågstationer, men eftersom Nacka centrum är en ändstation, anses den ha väldigt hög potential i ett stort upptagningsområde och är därmed möjlig att jämföra med pendel- eller tågstationer.

En annan dimensioneringsförutsättning att tänka på är, förutom hur många som cyklar till station, hur många som cyklar från stationen på morgonen. Generellt är benägenheten att cykla från

¹⁷ Rekommenderade parkeringstal i Nacka kommun

¹⁸ Resandeprognos FUT

stationen mindre än till och mycket beror på osäkerheten att ha en cykel parkerad över natten på stationen. Dansk statistik visar att ca 15% cyklar till stationen men högst 5% cyklar från stationen¹⁹.

5 Resultat

Givet alla förutsättningar i tidigare beskrivna kapitel samt enligt metod i kap 4.1 redovisas i tabell 4 behovet av antalet cykelparkeringar vid respektive station.

(1,7 m²/cykelparkering)²⁰

Tabell 4. Tabell som redovisar hur många cykelparkeringar vid respektive anläggning.

Dimensionerande

Upptagningsområde	30 min	45 min	30 min + buffert 15%
	Antal platser	Antal platser	Antal platser
Nacka centrum (1,2,3)	1116	2366	1283
Järla (1,2)	284	284	326
Sickla (1)	123	123	141
Sickla (2,3)	217	485	259
	Ytor, m ²	Ytor, m ²	Ytor, m ²
Nacka centrum (1,2,3)	1896	-	2181
Järla (1,2)	482	-	554
Sickla (1)	209	-	240
Sickla (2,3)	369	-	425

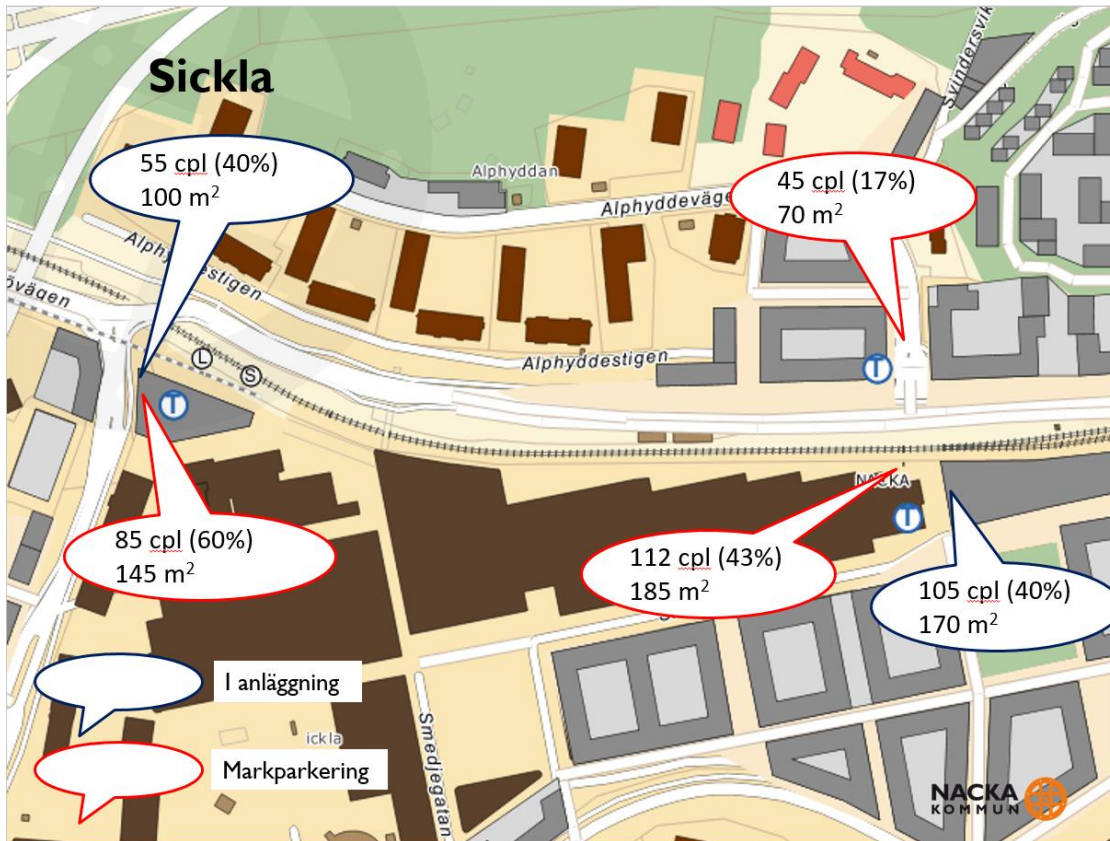
5.1 Fördelning av ytorna per tunnelbanestation

Cykelparkeringsytorna intill tunnelbanan ska fördelas mellan traditionell parkering och parkering i anläggning. Ca 40-50 procent av parkeringsbehovet föreslås ske i anläggningar och resterande parkeringsbehov ska täckas av traditionell parkering. Med traditionell parkeringen avses parkering på allmänplats, exempelvis på torg i eller i gaturummet. Den traditionella parkeringen är öppen för allmänheten och tillgänglig under hela dygnet. Nackdelen är att cykelparkering är ytkrävande. Parkering i anläggning kan bli mer yteffektiv och ger ett mervärde för brukarna i och med de faciliteter som kan erbjudas. Anläggningens placering är dock viktig. Om den ska bli attraktiv måste den medge ett effektivt byte mellan transportslagen.

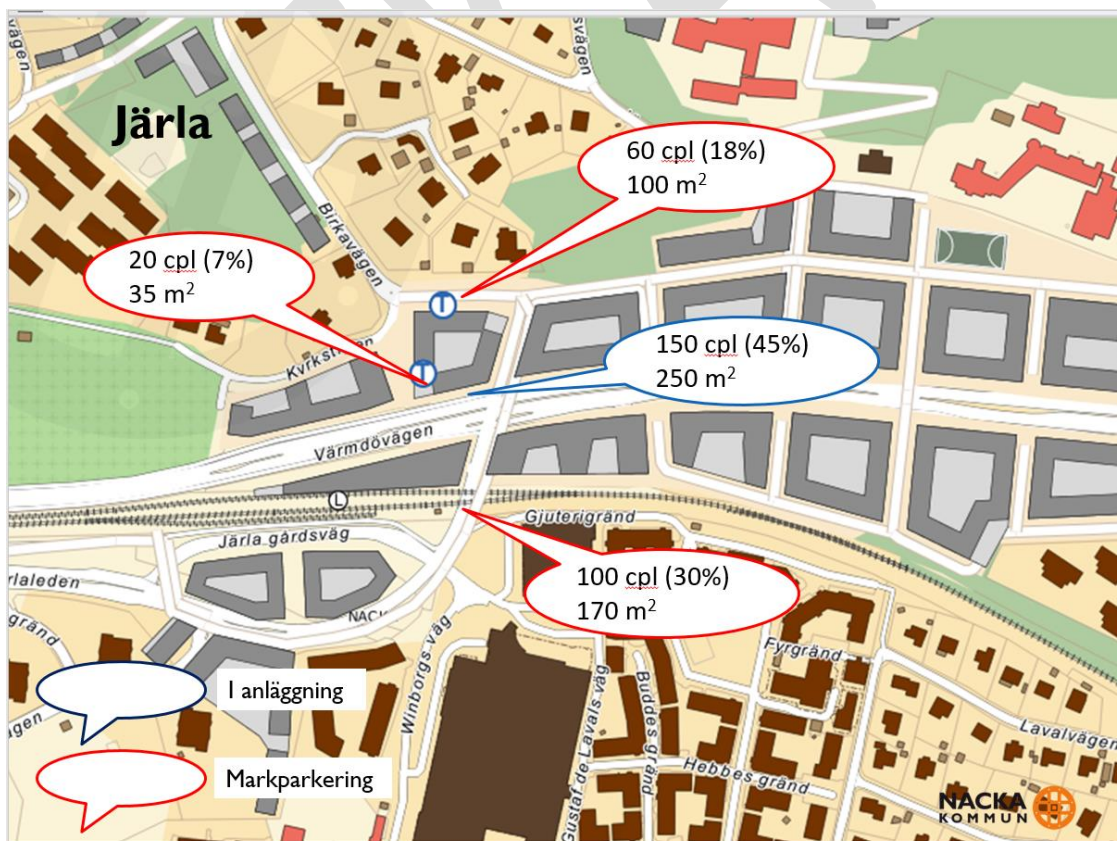
¹⁹ Trafikstyrelsen, 2009

(<http://www.trafikstyrelsen.dk/DA/Databases/~media/Files/Databaser/Publikationer/TS%20cykelidekatalog%200august%202009.ashx>)

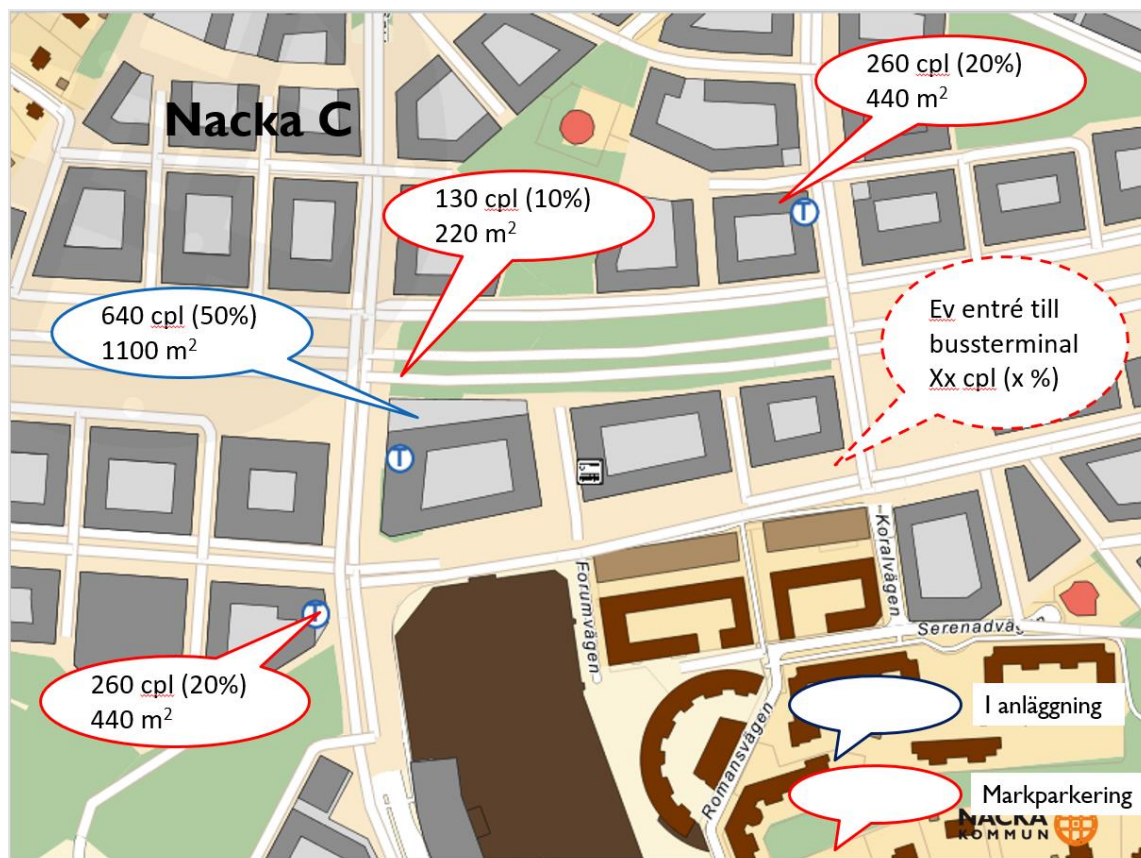
²⁰PM Behov av cykelparkeringar vid Nacka C år 2030. ÅF 2015-12-14.



Figur 4. Fördelning av ytorna i Sickla.



Figur 5. Fördelning av ytorna i Järsla.



Figur 6. Fördelning av ytorna i Nacka C.

6 Ytor för cykelparkering och cykelgarage

Cykelparkeringar i Nacka delas in i fyra olika standardklasser enligt gällande riktlinjer²¹: korttidscykelarkering (klass I), långtidscykelarkering (klass II), cykelinfartsparkering (klass III) och cykelparkeringsgarage (klass IV). För kommande arbete med cykelparkering i anläggning ska klass IV nyttjas.

För fortsatt arbete behöver en kravspecifikation tas fram inom respektive projekt för att säkerställa och tydliggöra vilka ytor olika funktioner kräver och innebär. Vissa anläggningar kan exempelvis behöva mer ytor för ramper, trappor och liknande medan andra kanske är mindre ytkrävande i markplan med direkta entréer mot gata/tunnelbana. Beroende på hur ytor gestaltas och dimensioneras kan anläggningen uppnå olika standard för cykelparkering. Nedan listas ett exempel på innehåll. Nacka bör sträva efter god standard.

- Lokalens utformning gällande takhöjd (för möjlighet till cykelställ i två våningar), ramper, automatiska dörrar, uppvärmning och tillgänglighet.
- Parkering för: standardcyklar, lådcyklar och specialcyklar med eventuellt en låst sektion eller cykelboxar för låst cykelförvaring.

²¹ Cykelparkeringar i Nacka. 2014. Underlagsrapport till Nackas cykelstrategi.

Nacka kommun, 20171120

PM: Planeringsunderlag cykelparkeringar vid tunnelbanestationer i Nacka

- Låsboxar för effektförvaring och låsboxar förladdning av cykelbateri.
- Toaletter, omklädningsrum och dusch
- Servicefaciliteter som verktygsstation, cykeltvätt.

Vid val av anläggning måste beslut tas om det ska finnas ytor för verksamheter i anslutning till anläggningen, exempelvis butikslokal/butiksyta, cykelverkstad, café eller liknande.

Eventuellt kan det i anläggningen eller i anslutningen till den integreras ett regionalt eller kommunalt låncykelsystem.

UTKAST

Bilaga

Referensprojekt och pågående arbeten

Arbete med cykelparkeringar vid de nya tunnelbanestationerna

Utöver Nacka kommun är det tre andra kommuner som arbetar med cykelparkering intill ny tunnelbanestationer. Den 31 januari 2017 hade vi en avstämning med Stockholm stad och Järfälla angående deras planering.

Stockholms stad

Gula linjen med ny station i Hagastaden (ligger på gränsen mellan Stockholms stad och Solna stad). Blå linjen förlängs från Kungsträdgården med ny station i Sofia, Hammarby kanal, och Slakthusområdet.

I arbetet med Hagastaden har projektet kommit fram till att det kommer att finnas begränsat med torgyta och därför tittar Stockholms stad på lösningar under jord. Under Hagastaden finns utrymmen mellan marken och Norra länkens tunnlar som kommer nyttjas som parkeringsgarage²².

Solna stad

Gula linjen med ny station i Hagastaden (ligger på gränsen mellan Stockholms stad och Solna stad) och vidare med station vid befintlig pendeltågsstation i Hagalund och en ny station i Arenastaden. (Ska jag maila Solna och höra eller har någon av er gjort det?)

Järfälla

Blå linje förlängs från Akalla med nya tunnelbanestationer i Barkarbystaden och Barkarby station.

För tunnelbanestationerna som ska byggas i Barkarbystaden och Barkarby station har Järfälla kommun angett intervallet 15-20 cpl/100 påstigande. Detta överensstämmer med Järfälla kommuns mål i handlingsplanen för cykeltrafik samt den regionala cykelplanens mål om en resandandelen för cyklister på 20 %. Kommunen planerar att äga cykelparkeringen samt sköta drift och underhåll. I detaljplaneskedet säkerställs ytor för cykelparkering.

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT)

I 2013 års Stockholmsförhandling (principöverenskommelse version som ligger på stockholmsförhandlingens hemsida) finns ett åtagande om cykelparkering.

Landstinget åtar sig att tillförsäkra den markåtkomst som behövs för utbyggnaden av tunnelbanan, inklusive mark för depåer och cykelparkering, dels under byggtiden och dels under drifttiden.

²² PM Cykelgarage på Hagaplan

I det huvudavtal (20140107) som tecknats mellan de ingående parterna, saknas detta åtagande, vilket innebär att Landstinget inte har något ansvar att tillförsäkra markåtkomst för cykelparkering kopplat till utbyggnaden av tunnelbanan. Detta innebär att det är Nacka kommuns ansvar att säkerställa att det finns fungerande cykelparkeringar i anslutning till tunnelbanan (och övrig kollektivtrafik).

Stockholms läns landsting (SLL) Trafikförvaltningen

Arbete med

- RiPark
- Regionalt låncykelsystem
- Något om hela-resandeperspektivet?

Andra exempel

En fråga som är stor för oss också är ägarfrågan och driftfrågan. Den är inte helt löst ännu, och lösningarna har ändrats med tiden.

Jag bifogar en konsultrapport (förstudie) som inspiration till andra lösningar på andra platser. Den är inte beställd av trafikkontoret utan är en del av ett exploateringsprojekt där trafikkontoret ger feedback om cykelgarage.

- Vem har bekostat projekten och kostadsuppskattning?

Älvsjö är det första cykelgaraget som byggdes i Stockholm. Exploateringskontoret (staden) byggde det i samband med att de och Trafikverket rustade upp stationen och omkringliggande bebyggelse. Sedan har garaget lämnats över till trafikkontoret som äger och driftar anläggningen. Tyvärr vet jag inte kostnaden då vi endast har tagit över garaget. Däremot bör det vara avsevärt billigare än att bygga under jord som i fallet med Odenplan.

Odenplan byggdes i samband med Citybanan (Trafikverket). Staden gick in med ca 50 mkr (dagens penningvärde). Trafikkontoret äger och driftar anläggningen.

- Hur stora är anläggningarna? Båda är ca 350 st platser.

- Hur har man dimensionerat, efter yta eller efter uppskattat behov?

I fallet Odenplan har man tagit den yta som fanns att tillgå. När det gäller Älvsjö vet jag tyvärr inte iom att vi har tagit över den för ett antal år sedan och inte var med från början.

- Som jag har förstått det är det Stockholm parkering som ansvarar för driften i garagen? Äger de också anläggningarna? Hur fungerar det? Har ni någon uppfattning av vad det kostar att drifta garagen?

Trafikkontoret ansvarar för driften i båda garagen. Stockholm Parkering har bidragit med en del av inredningen (cykelboxar och skåp). I Älvsjö är driftkostnaden ca 250 tkr/år (städning varje dag samt bevakning). Odenplan öppnade i somras, men vi beräknar driftkostnaden till ca 800 tkr/år.

Södra station, Stockholms stad

Citybanans garage vid Odenplan

Driftkostnaden för Odenplan beräknas på sikt bli ca 300 tkr. De 800 tkr jag skrev innehåller en del initiala kostnader som visserligen är drift men beräknas inte vara återkommande.

Vasakronans garage i city, Stockholm

Vasakronans nya koncept Cykel & service syftar till att skapa goda förutsättningar för alla som cyklar eller springer till jobbet och förhoppningsvis sänka tröskeln för de som ännu inte börjat.

Ny anläggning i Märsta

Dåligt exempel.

Malmö stad

- *Hur mycket plats ni har dimensionerat för varje cykel, är det exempelvis möjligt att få ritningar, funktionsbeskrivningar av de befintliga cykelgaragen i Malmö (Hyllie och Malmö C)?* Jag bifogar ritningar på cykelgaragen på Triangeln och Malmö C, jag kan även leta fram ritningar på Hyllie om det är intressant. Som ett exempel kan vi ta cykelgaraget vid Triangeln, cykelparkeringen upptar en yta på ca 3500 m², på ytan ryms två friliggande byggnader med café och cykelverkstad samt ca 2200 cykelparkeringsplatser ingår (varav 200 i en låst del). Vi har använt oss av cykelbågar placerade med ett avstånd c/c 900mm och tvåvåningsställ Orion Doppelstockparker c/c 450 low/high.
- *Undrar också vad anläggningarna kostar både att bygga ut och sköta drift och förvaltning. Hur har ni löst drift och förvaltningen av anläggningarna?*

Centralplan är ett underjordiskt cykelgarage mellan Malmö C tågbangård och kanalen. Anläggandet bestod i flera etapper och innefattade andra delar av infrastrukturen (en bro, ett busstorg ovanpå m.m.). Investeringskostanden låg runt 80 miljoner kronor. Driftkostnaden ca 1 miljon år 2015 – mycket städkostnader m.m. under året.

Triangeln är ett friliggande cykelgarage i marknivå. Där tvåvåningsställen är täckta av ett skärmtak. Runt bågställen ligger två friliggande byggander innehållande cykelverkstad och butik samt café. Investeringskostanden låg närmare 35 miljoner kronor. Driftkostnaden ligger på ca 500 000kr/år (2015).

I **Hyllie** lades investeringskostnaden som en hyra. P-Malmö anlade Bike & Ride i deras P-hus i Hyllie och det tecknades ett hyresavtal som löper på 25 år. Hyran ligger på knappt 1,3 miljoner kronor om året. Driftkostnaderna ligger på ca 500 000/år utöver hyreskostnaden (2015).

Drift

Upplägget är att Malmö Stad har gått in som finansiär i garagen. Ursprungstanken var att upprätta ett avtal med en entreprenör som ansvarar för dess drift, mot en förmånlig hyra för sina kommersiella lokaler avseende cykelförsäljning, service och reparation. Så som läget är nu ansvarar gatukontoret för underhåll/städning. Vi testar olika driftformer för att komma fram till det mest optimala.

Våra driftavtal:

Centralplan

KT (kommunteknik) – drift och underhåll

ISS (städ)

MLC (Malmö larmcentral) kamerabevakning, larm (så småningom)

Nokas (ordningsvakter)

Thinktrain (JOJO och styrning av ingångar till den låsta delen)

Lövestad Larmcentral AB (brand och inbrottslarm).

Infrakontroll (pumpövervakning)

2. Triangeln

KT - drift och underhåll

Nokas (bevakning)

ISS (städning)

MLC (kameraövervakning), larm övervakning så småningom.

Thinktrain (grindar, låsta delen)

3. Hyllie

KT - drift och underhåll

P-Malmö, hyresvärd (DoU, kamerabevakning)

ISS (städning)

Thinktrain (rotationsgrindar)

En viktig fråga gällande driften är hantering övergivna långtidsuppställda cyklar. Vi arbetar just nu olika vägar och arbetar för att ta fram rutiner för detta. I dagens läge är det samma regler som gäller för flyttning av cyklar i vanliga cykelställ = Enbart skrotcyklar kan flyttas av fordonsflyttarna. Tanken är att vi ska tidsreglera hur länge man får parkera sin cykel i garagen och ha möjlighet att flytta på cyklar som stått länge.