



Bilaga till cykelparkeringar inom projekt Citybanan – lägesredovisning

Sedan tilläggsavtal nr 1 träffades har Trafikverket i nära samarbete med kontoren utrett ett antal olika lägen för cykelparkeringar vid stationerna Odenplan, City och Södra station. Nedan redogörs för vilka alternativ som har studerats vid de olika stationerna och preliminär kostnad för dessa.

Allmänna förutsättningar och avvägningar

Några viktiga förutsättningar för dessa parkeringsgarage är att de ska vara lätta att nå, både när man anländer med cykel eller när man kommer med kollektivtrafik. Undersökningar visar att biljetthall inte får ligga för långt bort, vid långtidsparkering av cykeln är det lämpligt att avståndet är under 100 m. Vid korttidsparkering bör avståndet till målpunkten vara 0 – 15 m.

Parkeringarna ska vara avgiftsbelagda och entréerna försedda med inpasseringssystem som säkerställer att endast den som har cykel med sig eller som ska hämta ut en cykel ut släpps in. Kameraövervakning och nödtelefon är nödvändiga för att skapa en trygg och säker miljö.

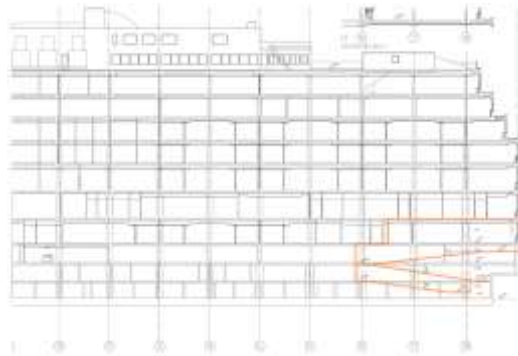
Station Stockholm City (behov av 210 nya cykelparkeringsplatser)

Nuvarande status

Under utredningens gång har många olika platser har prövats för ett cykelgarage i anslutning till station City. Ett samarbete för att hitta lämpliga platser har genomförts mellan Trafikverket, Stockholms stad och Jernhusen AB. Samarbetet med Jernhusen bygger på att även de har identifierat behovet av cykelparkering i området för att skapa en välordnad och snygg miljö samt för att öka tillgängligheten kring Stockholms central.

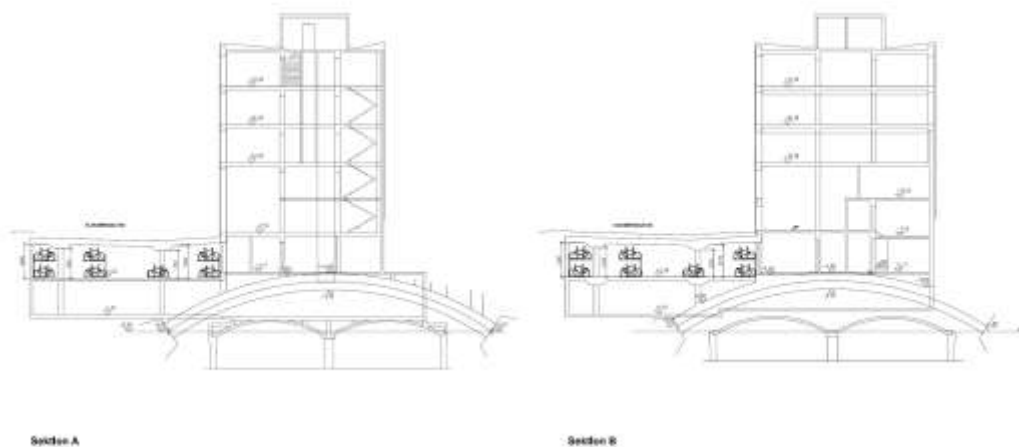
Platser som utretts

Uggleborg 12 är en källarlösning på flera plan som rymmer 273 cykelplatser, se figur 3. För att ta sig till och från cykelgaraget används ramper och det är relativt långa och smala gångar med entré från Klara Vattugränd. I och med att cykelgaraget placerats i källaren och att det är långa gångar för att ta sig ut kan det kännas otryggt. Cykelgaraget är inte i ett naturligt flöde för att ta sig till och från Citybanan cykeln till. Dock uppnås entré mot nuvarande biljetthall T-centralen södra. Svårt att få en bra annonsering mot omgivande gator.



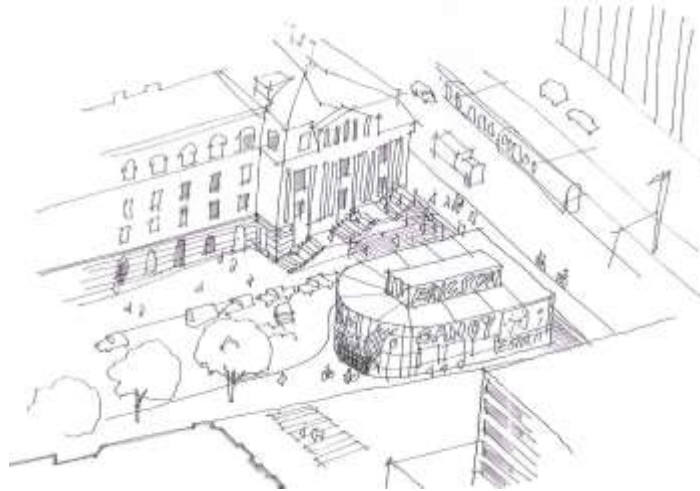
Figur 3, UGGLEBORG 12, Ahlqvist & Almqvist arkitekter AB (2009-04-29)

Orgelpipan 4 utreddes i samband med att Orgelpipan 5 var planerad som entré för Citybanan. Orgelpipan 4 rymmer 511 cykelplatser och är en källarlösning under Klarabergsgatan, se figur 4. Det är liknande situation för Orgelpipan 4 som för UGGLEBORG 12 då det är en källarlösning och en längre gång för att ta sig till och från kollektivtrafik. Cykelgaraget skulle komma att inkräkta på det befintliga bilparkeringen. Med nuvarande lösning med uppgång i Orgelpipan 6 känns lösningen än mindre aktuell.



Figur 4, Orgelpipan 4, Ahlqvist & Almqvist arkitekter AB (2009-04-29)

På Centralplan har olika förslag utretts. Det första som Ahlqvist & Almqvist arkitekter tog fram var en byggnad på Centralplan, se figur 5. Byggnaden är på tre plan med plats för cirka 600 cyklar. Byggnaden innehåller butik och servicefunktioner med entré både från centralplan och Klarabergsviadukten. Placeringen är möjlig att kombinera med ett befintligt skyddsrum under centralplan som ansluter till ”suckarnas gång”.



Figur 5, Byggnad på Centralplan, Ahlqvist & Almqvist arkitekter AB (2008-06-04)

Jernhusen har tagit fram ett förslag på cykelgarage vid centralplan. Ett första alternativ var att ha ett cykelgarage under Klarabergsgatan vid Centralplan som rymmer cirka 290 cykelplatser, se figur 6. Staden har även bett Jernhusen att lösa kopplingen till Klarabergsgatan varpå förslaget har utvecklats ytterligare, det förslaget rymmer 522 cyklar. En grov kostnadsuppskattning är 18,8 Mkr för att bygga garaget. se figur 7.



Figur 6, Cykelgarage under Klarabergsgatan, Jernhusen (2010-02-22)



Figur 7, Cykelgarage under Klarabergsgatan, Jernhusen (2009-12-10)

En möjlighet som också varit aktuell och utretts är att inrymma ett cykelgarage i det skyddsrum som finns under Centralplan och som ansluter till gång mellan centralhuset och T-centralen. Jernhusen planerar en pressbyrå på en del av ytan och har troligtvis ytterligare idéer för resterande delar. Skyddsrummet är i behov av renovering, vilket Jernhusen anser skulle innebära en stor investeringskostnad för åtgärdsarbetena. En uppskattning är 8 Mkr för dessa arbeten och därefter tillkommer kostnader för att göra stomåtgärder i avsikt att få utrymmet rationellt för cykelgarage och inredning m.m. Ingen totalkostnad är beräknad då Jernhusens intresse för lösningen är låg.

Förslagen på Centralplan har diskuterats många gånger och Stadsbyggnadskontoret har varit deltagande i diskussionerna för att bland annat bedöma möjligheten till detaljplaneändring och bygglov. Stadsbyggnadskontorets samlade syn på förslagen ovan mark är att de är svåra att driva i en detaljplaneprocess.

På Vasaplan/Östra Järnvägsgatan har Ahlqvist & Almqvist arkitekter AB utrett möjligheten till ett cykelgarage mitt emot Arlanda Express terminal. Cykelgaraget rymmer 150 cykelplatser. Lösningen skulle dock innebära att en del av gångbanan behöver tas i anspråk vilket gör att både gång- och biltrafik inte får plats. Cykelgaraget täcker inte hela behovet av cykelplatser. Hotellfastigheten (Nordic Light) är inte kontaktad

Källaren i Orgelpipan 5 har diskuterats efter april i år men har inte undersökts noggrannare. För att få en bra sammankoppling med uppgången för Citybanan i Orgelpipan 6 behövs en förbindelse under mark mellan fastigheterna. Citybanans tidigare utredningar visar att det finns underliggande byggnader under Klara Västra Kyrkogata vilket väsentligt försvårar en sådan förbindelse.

Stockholm södra (behov av 200 nya cykelparkeringsplatser)

Nuvarande status

En programskiss är framtagen av Ahlqvist & Almqvist arkitekter AB (2009-01-23) för ett cykelgarage i Rosenlundsparken. Skissen bygger på Tyréns utredning *Cykelparkeringsgarage vid Citybanan* (september 2007).

Cykelgaraget är på två våningar med access från två plan och med ett in- och utpasseringssystem för att säkerställa trygghet. Garaget rymmer 200 platser. Andra kriterier som garaget uppfyller är:

- Cykelgaraget skall placeras nära entrén till Stockholm södra, med entrémöjlighet både från gatunivå (Rosenlundsgatan) och från parknivå, där också ett passerande cykelstråk finns.
- Då parken värnas starkt av de kringboende skall en väl anpassad anläggning åstadkommas, och grönskan bevaras i så stor utsträckning som möjligt.
- Då anläggningen skulle kunna bli det första cykelgaraget i Stockholm skall det upplevas som speciellt och positivt av brukare och kringboende.



Figur 1, Cykelgaraget utformning, programskiss
programskiss (2009-01-23)



Figur 2, Situationsplan,
(2009-01-23)

Kostnad för produktion: 16 400 000 kr enligt programkalkyl med 10 procent byggherrekostnader gjord av Tyréns (2008-12-10).

Detta arbete har tagits fram i samverkan mellan Citybanan och kontoren. Även delar av stadsdelsförvaltningen har varit involverat i projektets planering. Stadsbyggnadskontoret har dock ännu inte yttrat sig om placeringen. Fastigheter som utretts för eventuell källarlösning är Rosenlundsgatan 48 samt Swedenborgsatan 20 och 21.

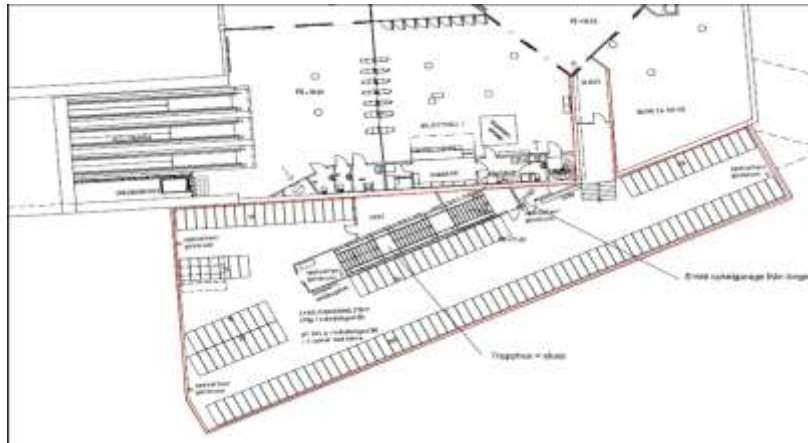
Antalet trafikanter per dygn är lägre än vid Odenplan och City men redan idag finns behov av fler cykelparkeringar vilket gör att det totala behovet av nya cykelgarage är ungefär lika stort.

Station Stockholm Odenplan (behov av 260 nya cykelparkeringsplatser)

Nuvarande status

Trafikverket, Stockholms stad och delvis SL har arbetat fram ett förslag på cykelgaraget utformning på Odenplan, se figur 8. Cykelgaraget rymmer 260 cyklar och har direkt anslutning till tunnelbanan och Citybanan. Cykelgaraget ligger under Odenplan och har en ned- och uppgång från torget samt access till biljetthallen. I garaget finns bland annat servicefunktioner, spolvatten och golvbrunn. Förslaget har kontinuerligt stämts av i en samordningsgrupp för Odenplan med representanter från Trafikverket, Stockholms stad och SL. Cykelgaraget har även samordnats med återställandet av Odenplan. En grov kostnadsuppskattning (2010-03-19/pax reviderad 2010-12-16) för cykelgaraget är:

Byggnad	11 Mkr
Ledningar etc.	4 Mkr
Telebrunn	3 Mkr
Diverse	2 Mkr
Inredning nov-10	0,7 Mkr
Summa	20,7 Mkr



Figur 8, Planskiss på cykelgarage Odenplan, Ahlqvist & Almquist arkitekter AB (2010-10-15)

Utifrån planskissen har en kostnadsuppskattning av inredningen gjorts och kostnaden är cirka 750 000 kr. Tillkommer kostnad för övervakningssystem.

Betalningsvilja och driftkostnad

Scenarier för driftkostnader ur ett trygghetsperspektiv

Beräkningen är gjord för ett garage om ca 200 cyklar, alla siffror är ungefärliga och skall endast ses som riktmärke. Driftkostnaden inkluderar ej hyra.

Typ	Driftskostnad innehåller	Driftskostnad per år ca	Driftskostnad per plats och dag	Trygghetsfaktor
Manuellt system	Städning Bevakning Drift och skötsel lokal Underhåll lokal	250-300 tkr	4 kr	Mycket låg
Manuellt system med fulltidsbemanning	Städning Bevakning Drift och skötsel lokal Underhåll lokal Bemanning	4 Mkr dygnet runt 2 Mkr "dagtid" (06-20)	55 kr 28 kr	Mycket hög
Halvautomatiskt system med bemanning viss tid, övrig tid kamerabevakning	Städning Bevakning Drift och skötsel lokal Underhåll lokal Bemanning dagtid	1 Mkr bemanning vardagar dagtid	14 kr	Hög
Halvautomatiskt system med endast kameraövervakning	Städning Bevakning Drift och skötsel lokal Underhåll lokal	Ca 300-350 tkr tkr	5 kr	Hög
Halautomatiskt system utan kameraövervakning	Städning Bevakning Drift och skötsel lokal Underhåll lokal	Ca 300 tkr	4-5 kr	Medel
Helautomatiskt system	Viss städning Drift av maskiner, avgift till operatör	? Driftskostnaden för ett helautomatiskt bör utredas.	?	Mycket hög

Alternativ för att uppnå trygghet och service

Möjligheter att uppnå såväl mervärde som reducerad driftkostnad finns om garaget kan kombineras med en verksamhet. Det finns olika möjliga lösningar på detta.

En möjlighet är att en självbärande verksamhet, t.ex. en cykelhandlare, har lokalen intill med kommunikation däremellan och på så sätt kan hålla en bemanning under vissa tider utan att hela den kostnaden belastar cykelparkeringen. Då skulle man

kunna uppnå tryggheten som en viss bemanning utgör, men utan extra kostnad jämfört med en obemannad halvautomatisk anläggning.

En annan lösning är att betala en entreprenör för att sköta driften av parkeringen och då ge dem möjlighet till inkomstbringande verksamhet inom området. Det kan t.ex. vara reparationer och försäljning. Det är dock inte troligt att det täcker kostnaden för bemanningen, vilket erfarenheter från bl.a. Lund visar.

Driftkostnad jämfört med betalningsviljan

Enligt Utrednings- och statistikkontorets rapport om behov av Cykelgarage, dat. 2007-09-05, är 100 kr/månad det vanligaste nämnda beloppet av dem som vill ha månadskostnad. Av de som tillfrågats är det 45 % som är villiga att betala för ett cykelgarage och utav dem har 2/3 svarat att de vill ha månadskostnad och 1/3 kostnad per dag. Det vanligaste nämnda beloppet att betala per dag är 10 kr, 5 kr och 20 kr nämns också.

Om vi jämför de biljettpriser som räknats fram i scenarierna ovan utifrån driftkostnaderna med betalningsviljan och viljan att uppnå en trygg cykelparkering får vi resultatet nedan.

Typ	Driftkostnad per plats och dag	Trygghets-faktor	Intressant lösning?
Manuellt system	4 kr	Mycket låg	Nej p.g.a. brist på trygghet
Manuellt system med fulltidsbemanning	55 kr dygnet om 28 kr dagtid	Mycket hög	Nej, för dyrt
Halvautomatiskt system med bemanning viss tid, övrig tid kamerabevakning	14 kr	Hög	Möjlig lösning, bör utredas alternativ för bemanning
Halvautomatiskt system med endast kameraövervakning	5 kr	Hög	Möjlig lösning
Halautomatiskt system utan kameraövervakning	4-5 kr	Medel	Nej, sänkningen av trygghetsfaktorn uppvägs inte av kostnadsskillnaden
Helautomatiskt system	?	Mycket hög	Bör utredas vidare för att få bättre underlag

De grönmarkerade lösningarna bör undersökas närmare.