



Kontaktperson exploateringskontoret  
Peter Granström  
Avdelningen för projektutveckling  
Telefon: 08-508 265 12  
peter.granstrom@stockholm.se

Till  
Exploateringsnämnden  
2011-03-17  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2011-03-17

Kontaktperson trafikkontoret  
Per-Åke Tjärnberg  
Trafikplanering, Områdesplanering  
Telefon: 08-508 266 86  
per-ake.tjarnberg@stockholm.se

## **Cykelparkeringar inom projekt Citybanan – lägesredovisning och planbeställning**

### **Förslag till beslut**

1. Exploateringsnämnden och Trafik- och renhållningsnämnden godkänner föreliggande lägesredovisning.
2. Exploateringsnämnden och Trafik- och renhållningsnämnden godkänner att arbetet med att åstadkomma cykelparkeringar vid station Odenplan och Södra station prioriteras framför cykelparkering vid station City.
3. Exploateringsnämnden hemställer hos Stadsbyggnadsnämnden om ändrad detaljplan för Vasastaden 2:99 för att tillskapa en underjordisk cykelparkering vid Odenplan.
4. Exploateringsnämnden ger exploateringskontoret i uppdrag att efter samråd med stadsbyggnadskontoret beställa ändrad detaljplan för att tillskapa en cykelparkering invid Södra Station.

Krister Schultz

Magdalena Bosson

### **Sammanfattning**

Staden träffade 2006 ett genomförandeavtal för Citybanan tillsammans med dåvarande Banverket och Stockholms läns landsting, senare kompletterat med



tilläggsavtal. I avtalen är parterna överens om att cykelparkeringar skall uppföras i anslutning till de tre stationerna Odenplan, City och Södra station. Sedan avtalen träffades har Trafikverket i nära samarbete med kontoren utrett ett antal lägen för dessa cykelparkeringar.

För stationerna Odenplan och Stockholm södra finns cykelparkeringslösningar framtagna som kontoren bedömer vara genomförbara inom ramen för Citybaneprojektet. För station City däremot finns inget alternativ som i dagsläget bedöms vara genomförbart inom en överskådlig framtid. Några av de alternativ som studerats i City uppfyller inte kraven på trygghet och tillgänglighet medan andra är svåra att genomföra rent tekniskt eller blir svåra att driva igenom i en planprocess. Mot bakgrund av detta föreslår kontoren att arbetet med att tillskapa cykelparkeringar vid Odenplan och Stockholms södra prioriteras framför cykelparkering vid station City.

Utredningen om cyklisters betalningsvilja pekar på att det finns goda förutsättningar att locka cyklister att använda garagen, givet att cyklister känner trygghet och säkerhet i garagen. Vidare bedömer kontoren att det är möjligt att hitta en intressent som kan driva cykelparkeringarna med lönsamhet.

## **Bakgrund**

Staden, genom dåvarande marknämnden, träffade 2006-06-20 ett genomförandeavtal för Citybanan tillsammans med dåvarande Banverket och Stockholms läns landsting. 2008-04-07 kompletterades genomförandeavtalet med tilläggsavtal nr 1. I detta tilläggsavtal slogs fast att cykelparkeringar skall uppföras vid eller i omedelbar närhet till Citybanans stationer (Odenplan, City och Södra Station). För uppförande av dessa cykelparkeringar avsattes 38 miljoner kronor i penningvärde 2005-06, vilket med i genomförandeavtalet fastslagen indexreglering motsvarar 47,5 miljoner kronor i dagens penningvärde. Parterna förklarade sig i tilläggsavtalet medvetna om att omfattningen av cykelparkeringarna kan påverkas av fördyringar av kostnadsläget, svårigheter med markåtkomst mm, och att Staden och Banverket (numera Trafikverket) om detta inträffar skall samråda om vilka prioriteringar som måste göras för att budgeten ska kunna hållas.

Enligt avtalen är det Banverket (Trafikverket) som har ansvaret för att planera och uppföra cykelparkeringarna. Ansvaret för ägande, drift och skötsel av anläggningarna är dock inte klarlagt. Staden och Trafikverket ska i ett senare skede ta upp förhandlingar om detta.

När Citybanan börjat trafikera station Odenplan kommer Karlbergs station att stängas. Antalet resande till/från Odenplan väntas därför öka kraftigt. Det finns



beräkningar som visar att station Odenplan kommer att bli Sveriges andra största järnvägsstation sett till passagerarantalet.

I budgeten 2011 för trafikkontoret finns målsättningen att Stockholm ska konkurrera med cykelstäder som Köpenhamn och Amsterdam när det gäller cykelvänlighet och cykelsäkerhet. Vid nybyggnation ska cykelparkering beaktas samt att Stockholmarens ökande cykling, ställer krav på säkra cykelparkeringar.

Ett viktigt avsnitt i den nya cykelplanen kommer att handla om utveckling och utbyggnad av stadens cykelparkeringar, särskilt i anslutning till kollektivtrafikknutpunkter.

### **Pågående arbete**

Sedan tilläggsavtal nr 1 träffades har Trafikverket i nära samarbete med kontoren utrett ett antal 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. En grundligare genomgång finns i Bilaga 1.

### **Station Stockholm Odenplan**

Vid Odenplan föreslås ett underjordiskt garage placerat under Odenplan med direkt anslutning till tunnelbanan och Citybanan samt ned- och uppgång från torget. Cykelgaraget rymmer 260 cyklar. Produktionskostnaden bedöms till ca 20,7 miljoner kronor i 2011 års penningvärde.

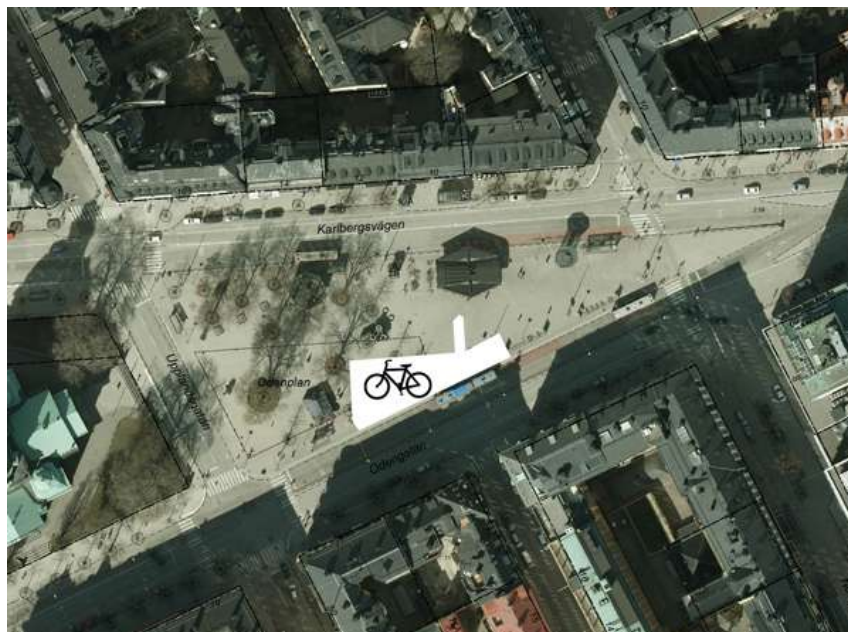


Fig 1. Vitmarkerad yta visar föreslagen lokalisering av underjordisk cykelparkering vid station Odenplan

De alternativ som utretts är dels en lösning ovanpå ett rulltrappsschakt vilket inte bedömdes vara genomförbart samt en källarlösning inom fastigheten Adlern Mindre 34 (Åhlénshuset) som avfärdades i ett tidigt skede på grund av för långt avstånd till biljetthallen.

Slutsats

Arbetet med Odenplans cykelgarage bör prioriteras och detaljplaneprocessen startas.

### **Station Stockholm södra**

Vid Stockholm Södra föreslås som huvudalternativ ett fristående cykelgarage som placeras på parkmark vid den s.k. Bergsgruvan (öster om Rosenlundsgatan, omedelbart norr om fastigheten Brinckan 1 där den västra stationsuppgången är lokaliserad, se fig 2). Cykelgaraget är på två våningar med access från två plan och med ett in- och utpasseringssystem för att säkerställa trygghet. Garaget rymmer 200 platser. Cykelgaraget är fristående och behöver inte samordnas med Citybanans övriga produktion. Produktionskostnaden för cykelgaraget bedöms till ca 16,4 miljoner kronor i 2009 års penningvärde. Föreslagen lokalisering och utformning har ännu inte förankrats hos stadsbyggnadskontoret.

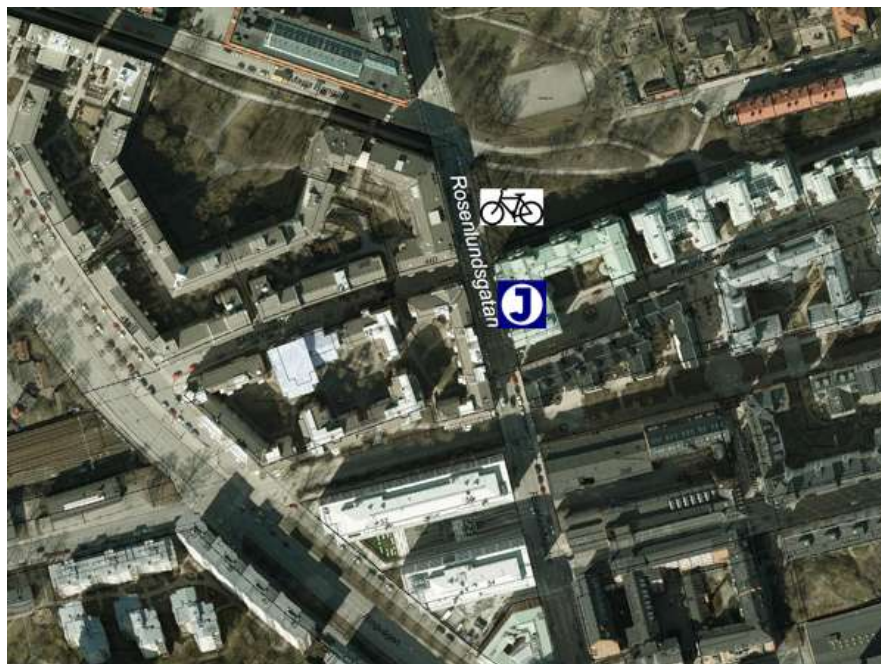


Fig 2. Föreslagen lokalisering av cykelparkering vid station Stockholm södra

Andra alternativ för cykelparkeringen har utretts (Tyréns 2007). Utredningen visade att det inte var möjligt att hitta en garagelösning inom befintliga fastigheter vid Södra station. De fastigheter som undersöktes närmare var Swedenborgsgatan 20 och 21 samt Rosenlundsgatan 48. Stadsbyggnadskontoret har dock lämnat underhandsbesked om att de vill att fler alternativ utreds innan en planprocess kan startas.

#### Slutsats

Arbetet med cykelgarage vid Södra station bör prioriteras. Nästa steg bör bli en fördjupad utredning av alternativa lokaliseringar i samråd med stadsbyggnadskontoret. Om förslaget enligt ovan fortfarande kvarstår som huvudalternativ efter denna utredning bör arbetet med detaljutformning kunna fortsätta med programskissen som grund.

#### **Station Stockholm City**

I dagsläget finns det inget alternativ som bedöms vara genomförbart. Några av förslagen är lösningar som inte uppfyller kraven på trygghet och tillgänglighet medan andra lösningar är svåra rent tekniskt eller blir svåra att driva igenom i en planprocess.

De platser som utretts är källarlösningar i Uggleborg 12, Orgelpipan 4 och 5, samt Vasaplan/Östra järnväggsgatan. På Centralplan har flera förslag med fristående byggnader i kombination med källare utretts i samarbete med Jernhusen.

#### Slutsats

I och med att det idag inte finns någon lösning för cykelgarage vid Stockholm central bör stationen prioriteras efter Odenplan och Södra station. Behovet av cykelgarage kommer inte att försvinna vid Centralstationen och det bör tas med i planeringen för en framtida överdäckning av bangården. Eventuellt kan en provisorisk lösning tas fram för att ersättas i ett senare skede. En eventuell framtida cykelparkering vid Centralstationen måste sannolikt finansieras utanför Citybaneprojektet.

### **Analys och konsekvenser**

På platsen för Södra stations cykelparkeringsanläggning kommer ca 5 träd att behöva planteras om på annan plats. Här finns behov av att erbjuda alternativ till den slänt som tas i anspråk. Den grönytan kan växlas mot en lekplats eller liknande i närområdet.

Begreppet "hela resan" som används mer och mer av kommuner och trafikbolag är ett nytt synsätt på människors behov av resor och betyder att som resande ska man kunna ta dig från dörr till dörr utan problem. Alla delar av resan måste fungera och väl fungerande cykelparkering är en viktig del.

När Citybanan är driftsatt betyder det att en stor del av Stockholms pendeltågsresenärer erbjuds nya resvägar. Med bra cykelparkeringsförutsättningar vid Citybanans stationer kommer det att bli lättare för människor att välja det miljövänliga alternativet cykel. Anläggningarna ska byggas med välkomnande entréer, hög känsla av trygghet och säkerhet. God tillgänglighet för cyklar med släpkärror och plats för specialcyklar är också viktiga kvalitéer att sträva efter.

Förhandlingar mellan staden och Trafikverket om ägande, drift och skötsel enligt genomförandeaftalet har ännu inte startat. Trafikkontoret har dock börjar sondera terrängen genom kontakter med bland andra Stockholm Parkering. Dessa kontakter visar att det finns ett visst intresse att ansvara för driften. Även kommersiella aktörer har visat intresse att driva handel i anslutning till garagen.

En driftlösning med ett halvautomatiskt system med kameraövervakning får ses som den mest realistiska sett ur en driftekonomisk synvinkel.



#### Helautomatiska system

Ur ett trygghetsperspektiv är ett helautomatiskt system överlägset. Ett helautomatiskt system innebär att användaren inte själv parkerar sin cykel, utan det sköts av en automatisk anordning.

#### Halvautomatiska system

Ett halvautomatiskt system är ett system som har inpassering, men där cyklisten själv följer med in och parkerar cykeln. Ur ett trygghetsperspektiv är detta ett acceptabelt system, om det följs upp med bevakning. Inpasseringssystemet gör att endast cyklister har tillgång till utrymmet, vilket minskar risken för stöld och oönskade gäster. Kompletterat med kameraövervakning under vissa tider ger det en tämligen trygg miljö för cyklisten. I Nederländerna är detta ett vanligt system vid järnvägsstationer. Halvautomatiska system kan med fördel kombineras med en verksamhet, för att uppnå en högre servicegrad och bemanning under vissa tider på dygnet. Exempelvis kan parkeringen ligga vägg-i-vägg med en cykelhandlare, som då kan uppnå en samordningsfördel så bemanningen inte blir en för stor kostnad.

#### Manuella system

Ett manuellt system är en parkering som är helt öppen, där cyklisten själv parkerar cykeln. Ur ett trygghetsperspektiv är detta en dålig lösning. Erfarenheter från Danmark visar att stölder och vandalisering är vanligt förekommande. Den personliga tryggheten är också dålig, då det är ett avskilt utrymme utan passerkontroll. Ett manuellt system kan göras tryggt med bemanning under öppettiderna. Med närheten till SL:s biljetthallar kan utrymning av lokalerna nattetid ske samtidigt med biljetthall.

#### Risk

I Citybanans budget finns ett fast belopp avsatt för att uppföra cykelparkeringar (i dagens penningvärde ca 47,5 mnkr). De kostnadsberäkningar som finns framme pekar mot att budgeten sannolikt räcker till att uppföra de föreslagna cykelparkeringarna vid Odenplan och Södra Station. Planeringen befinner sig dock i ett tidigt skede och det går inte att utesluta att ett ökat kostnadsläge gör att ytterligare medel måste skjutas till. Skulle denna situation uppstå har kontoren för avsikt att uppta nya förhandlingar med de övriga parterna i Citybaneprojektet (Trafikverket och SLL). Dessa har dock tidigare meddelat kontoren att de inte är intresserade av att skjuta till mer pengar för cykelparkeringar.

### **Exploateringskontorets och trafikkontorets förslag**

Kontoren anser att arbetet med att planera cykelparkeringar vid Odenplan och Södra station ska gå vidare. Det finns realistiska förslag framme för cykel-



parkeringar på dessa platser och kostnaden för att bygga dem kan sannolikt rymmas inom Citybanans budget. Kontoren anser däremot att arbetet med cykelparkering vid station City tills vidare skall nedprioriteras. Trots att ett stort antal platser i anslutning till station City har undersökts har det inte gått att hitta något alternativ som uppfyller de krav som ställs på den här typen av anläggningar och som går att genomföra inom de ekonomiska ramarna. Behovet av cykelgarage kommer inte att försvinna vid centralstationen och det bör istället tas med i planeringen för en framtida överdäckning av bangården. Eventuellt skulle en provisorisk lösning kunna tas fram för att ersättas i ett senare skede, dock under förutsättning att ett sådant provisorium kan rymmas inom Citybanans budget.

**Slut**