

**Handläggare**  
Johanna Salén  
08-508 26032

**Till**  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2014-04-08

## **Cykelparkering och cykelvägvisning i Stockholms stad. Genomförandebeslut**

### **Förslag till beslut**

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar om genomförande av cykelparkering till en utgift om 24 mnkr.
2. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar om genomförande av cykelvägvisning till en utgift om 13 mnkr.

Per Anders Hedkvist  
Förvaltningschef

Mattias Lundberg  
Avdelningschef

Erika Björnsson  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Trafik och renhållningsnämnden har i budgeten för 2014 uttalat att Trafikkontoret ska bygga 2 000 nya cykelparkeringsplatser på gatumark i staden. I detta tjänsteutlåtande beskrivs hur dessa parkeringsplatser kan utformas och föreslås en utbyggnadstakt för kommande år. Det kan vara av den traditionella modellen med pollare som anläggs på gångytor i möbleringszonen eller på andra ytor som inte används av gående. P-platser för bilar kan också användas. För att göra det drift och gestaltningsmässigt mer accepterat i Stockholm tar trafikkontoret fram en stockholmsmodell.

**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 266 86  
Växel 08-508 272 00  
per-ake.tjarnberg@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

Under 2014 kommer cykelvägvisningen i ytterstaden att färdigställas. Det ska locka fler cyklister och göra cykelvägnätet lätt att navigera i oavsett lokalkännedom.

## Bakgrund

I Stockholms cykelplan pekas parkering och vägvisning för cykling ut som två viktiga delar för att skapa en attraktiv infrastruktur. Efterfrågan på cykelparkeringsplatser är ständigt ökande i och med att fler börjar cykla. Det krävs därför en kontinuerlig utbyggnad av antalet parkeringar för att understödja den ökade efterfrågan. Nedan redovisas kontorets förslag till utbyggnad av cykelparkering på gatumark. Behovet av cykelparkering kan dock inte lösas enbart genom gatumarksparkering utan parkeringshus och parkeringar inom fastigheterna är också viktigt. Detta behandlas dock i andra ärenden i berörda nämnder.

I trafikkontorets budget för 2014 anges att 2 000 nya cykelparkeringsplatser ska byggas i Stockholm.

Cykelvägvisningen ska förbättras i hela kommunen. Målet är att skapa en enhetlig cykelvägvisning över hela Stockholms stad och mot angränsande kommuner. Cyklisterna ska kunna ta sig genom Stockholms stad vidare till grannkommuner och vise versa. Nedan redovisas kontorets förslag till åtgärder för att nå målen.

Ärende T2013-313-06578, Cykelplan – smärre åtgärder godkändes 2014-02-06 i TRN. Ärendet avsåg inriktningsbeslut för en hel del mindre infrastrukturåtgärder som ska genomföras inom perioden 2014-2018. Då beslutades en budget för parkering och vägvisning för 24 mnkr respektive 12 mnkr för perioden 2014-2018. Detta ärende avser genomförandebeslut för de planerade åtgärderna under perioden.

## Förslag till åtgärder

### Parkering

Trafikkontoret har låtit genomföra en inventering och behovsanalys för att kunna kartlägga behovet av och efterfrågan på parkeringsplatser i olika områden (Se bilaga 2). Inventeringen visar att det finns ca 8 800 stycken cykelparkeringar i Stockholm men att efterfrågan är betydligt större. Ca 14 000 nya

cykelparkeringar behövs enligt inventeringen. Majoriteten av alla befintliga cykelparkeringar längs huvudstråken i innerstaden har en beläggning på över 100 procent. På många platser var beläggningen redan i dagsläget mellan 200-300 procent. I inventeringen har platser som är i behov av parkering identifierats men detaljstudier för lämplig placering av pollare och ställ gjordes inte inom ramen för uppdraget.

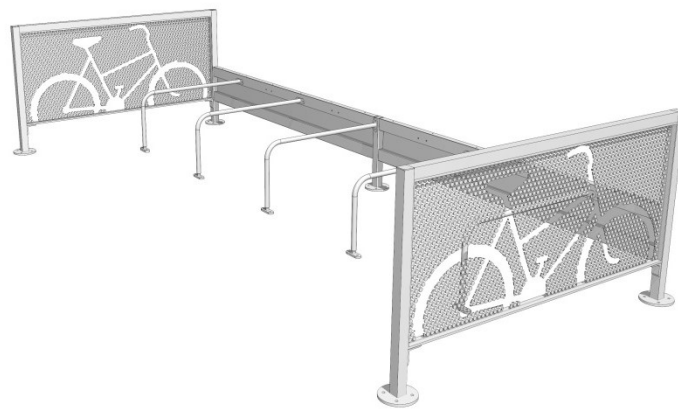
Tillgängliga ytor för nya cykelparkeringar är allt svårare att hitta. Det är många olika typer av funktioner och gatumöblering som ska inrymmas i befintlig gatumiljö, tex bänkar, postlådor, soptunnor, träd, skyltar, blomlådor osv. Allt detta tillsammans med parkering ska inrymmas så att det inte påverkar trafikanternas framkomlighet i för hög utsträckning samt effekter på drift och underhåll beaktas.

Detta gör det svårt att täcka behovet av cykelparkeringar enbart på gångytor. Användning av bilparkeringsplatser är ett alternativ, som är en platseffektiv och snabb lösning. Det innebär att en bilplats byts mot ca tio cykelplatser. Kontoret föreslår att cykelparkeringar under perioden både anläggs på traditionellt vis med pollare placerade i gångytor, men också i körbanan. I körbanan tas delvis parkeringsplatser i anspråk men cykelparkeringen kan också placeras närmare korsningen än bilparkeringsplatser eftersom sikten inte skymms på samma sätt av cykelparkeringarna. På så sätt kan alltså yta på körbanan som inte används till något idag användas till cykelparkering.

Under år 2014 ska kontoret inrymma 2 000 cykelparkeringsplatser på gatumark. Kontoret föreslår en fördelning av cykelparkeringsplatserna så att ca 1 600 parkeringar uppförs på traditionellt sätt med pollare och ca 400 cykelparkeringar anläggs på yta som idag upplåts för bilparkeringsplatser eller där det idag råder p-förbud. För åren 2015-2018 föreslår kontoret en utbyggnadstakt på 500-1000 platser per år.

I bilaga 1 finns en lista över planerade platser för cykelparkering. Listan kommer att fyllas på med ytterligare platser i takt med att detaljerade bedömningar görs och platsernas lämplighet prövas. I dagsläget har 46 platser pekats ut på Kungsholmen, 114 på Östermalm, 312 på Södermalm, 430 på Norrmalm, 328 i Västerort samt 1014 i Söderort. Sammanlagt blir det 2244 platser.

För de platser där cykelparkering genomförs på tidigare bilparkeringsytor föreslår kontoret en typ av parkeringshage som utvecklats för Stockholms behov, se bild nedan. Den har utformats så att den är lätt att hitta, den ska vara gestaltningsmässigt tilltalande och fungera bra ur drift- och underhållssynpunkt.



"Stockholmshagen" (arbetsnamn)

En annan fördel med produkter som kan ställas i en parkeringsruta är att det inte behövs någon anpassning av gatan och att det inte har någon påverkan på tillgängligheten. Den här typen av cykelparkeringslösning är också fördelaktig för att den lättare kan monteras ner och därmed kan den uppföras tillfälligt på platser där beläggningen är extra stor under vissa tider eller under sommarhalvåret då cyklingen generellt ökar.

Konsekvenser av den här typen av lösning är att bilparkeringsplatser kommer att tas i anspråk, vilket kan leda till minskade parkeringsintäkter. Driftkostnaden kommer att öka något med stockholmshagen på grund av att snöröjning och gatustädning måste skötas med andra metoder. Risk för ökade klottersaneringskostnader kan också bli en följd trots klotterskyddet. Förvaring av de hagar som inte används, t ex under vintertid, kommer att bli i befintliga depåer och förråd.

I samband med utökningen av antalet parkeringsplatser för cyklar bör en översyn av hanteringen av felparkerade cyklar och skrotcyklar göras. Det kan behövas en ny funktion likt den

hantering som finns för motorfordon. Arbetet syftar till att säkerställa tillgång på cykelparkeringsplatser med hänsyn till det ökade antalet cyklister samt att fler använder cykeln hela året. Andra städer har börjat titta på denna fråga och kan fungera som inspiration.

## Vägvisning

Det har länge funnits behov av förbättrad vägvisning i hela kommunen samt bättre samordning med grannkommunernas vägvisning. Anledning till utvecklingsarbetet med vägvisningen är att förenkla för cyklister genom att synkronisera målpunkter mellan ytter- och innerstaden samt till övriga kommuner. Det ska vara lätt att välja cykel som färdmedel oavsett om man har god lokalkännedom eller inte. Arbetet med förbättrad vägvisning påbörjades under 2012-2013 då en stam- och grenplan togs fram, stolplägen pekades ut och skylttexter fastställdes.

I Stockholm ska totalt 1500 nya cykelskyltar monteras, vilka kommer att visa ca 7000 målpunkter.



Exempel på flaggvägvisare

Utsättning av stolpar och skyltning påbörjades i Västerort under 2013. Arbetena i Västerort avslutas under 2014 och påbörjas därefter i Söderort. Innerstaden har en fungerande vägvisning, men denna ska inventeras under 2014. Därefter byts felaktiga skyltar ut eller så kompletteras befintliga med nya som ger ökad tydlighet.

Kontoret föreslår även en särskild utmärkning av pendlingsstråken. De nya skyltarna som visar ett pendlingsstråk ska ha speciell utmärkning som är enkel att känna igen. Stråken kan t ex få en symbol eller olika färgmarkeringar. Utmärkning av pendlingsstråken kommer att ske först när kontoret bedömer att övriga kriterier (t ex generösare bredder, genare dragningar, säkrare korsningar och mindre hinder) för pendlingsstråk är uppfyllda. Skyltning av pendlingsstråken beräknas påbörjas under 2015.

Vägvisning och design av vägvisning för de regionala stråken pågår inom ramen för det regionala samarbetet. Under 2014 ska kommunerna och trafikverket försöka enas kring utformning och målpunkter som ska vägvisas. Stockholm har kommit långt i sina planer i tankarna kring design och troligtvis kommer Stockholm vara ledande inom det arbetet, så att den vägvisning som nu genomförs kan bibehållas.

## Ekonomi

<i>Mnkr</i>	2014	2015	2016	2017	2018	Summa kostnad
Parkering	8	4	4	4	4	24
Vägvisning	8	2	1	1	1	13

### Parkering

Kontoret räknar med att kostnaden för att anlägga 2000 nya cykelparkeringar i Stockholm under 2014 blir 8 mnkr. Under 2015 till 2018 behövs ytterligare 4 mnkr per år för att klara en fortsatt hög utbyggnadstakt.

Kalkylen för projektet har sin grund i kostnader för föregående år. Styckekostnad per cykelparkeringsplats är ca 2 500-4 000 kronor vid anläggning av pollare. Det stora spannet i anläggningskostnad beror på att markförhållanden varierar, det är betydligt billigare att anlägga på grusytor än t ex markvärmda granitytor. I genomsnitt kostade varje cykelparkeringsplats 2013 ca 2 800 kronor att anlägga. Kostnaderna för planering och projektering tillkommer utöver anläggningskostnaderna och kan uppskattas till 1000-2000 kr per pollare.

Att ställa cyklar i bilparkeringsrutor är mindre resurskrävande för planering och projektering men kostnaden för anläggningen är något dyrare. Kostnaden för Stockholmshagen bedöms till mellan 30 000 kr och 60 000 kr, dvs 3000-6000 kronor per plats.

### Vägvisning

Kostnaden för att kunna färdigställa ytterstadens cykelvägvisning beräknas till ca 8 mnkr. För kompletteringar i innerstaden och för vägvisning längs med pendlingsstråken bedömer kontoret att kostnaderna för 2015 kommer att bli 2 mnkr och därefter 1 mnkr per år.

## Drift och underhåll

Nya cykelparkeringsplatser medför ökad kostnad för drift och underhåll. Dels för själva cykelparkeringarna för att den allmänna driften av möbler i gatumiljö ökar.

Det finns risk att ”Stockholmshagen” kommer att utsättas för klotter och klisterlappar trots att åtgärder har vidtagits för att försvåra att tejp och färg kan fästa på ytorna. Det är också risk för påkörning av bilar vid parkeringsmanövrering i dess direkta närhet.

Även vägvisningen kommer att innebära ökade driftkostnader, eftersom skyltarna kommer behöva bytas ut och även de kan bli utsatta för klotter och klisterlappar.

Kapitalkostnaden är preliminärt beräknad med en avskrivningstid på 33 år, och den interna räntan uppgår till 2,6 procent. I tabellen nedan visas beräknade kapitalkostnader för åren 2015-2019.

<b>Kapitalkostnad</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Avskrivningar	0,4	0,7	0,8	1,0	1,1
Internränta	0,2	0,5	0,6	0,7	0,8
<b>Summa kapitalkostnad</b>	<b>0,7</b>	<b>1,1</b>	<b>1,4</b>	<b>1,7</b>	<b>1,9</b>

Kapitalkostnaden, som därefter minskar successivt med gjorda avskrivningar, får beaktas i nämndens budget från och med år 2015.

## Tidplan

Genomförandebeslutet avser utbyggnaden av cykelparkering och vägvisning för åren 2014-2018.

## Trafikkontorets förslag

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att kontoret genomför cykelparkeringsåtgärder enligt förslaget till en utgift om 24 mnkr samt godkänner genomförandet av cykelvägvisning till en utgift om 13 mnkr.

## Slut

## Bilagor

1. Planerade platser 2014-2016
2. Cykelparkering i Stockholm, behovsanalys