

Handläggare
Per-Åke Tjärnberg
08-508 26 686**Till**
Trafiknämnden
2022-12-15

Cykelparkering 2023-2024. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av Cykelparkering 2023-2024 till en investeringsutgift om 42 mnkr.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefJenny Carlsson
Tf avdelningschefKristofer Rogers
Tf enhetschef

Sammanfattning

Välordnade och säkra cykelparkeringar är en viktig del av infrastrukturen för cykel. Efterfrågan på cykelparkeringsplatser är stor och ökar hela tiden i takt med att antalet cyklister ökar. Kontoret föreslår en utbyggnadstakt om ca 2 000 platser per år under åren 2023-2024 till en utgift på ca 42 mnkr.

Utbyggnad av cykelparkering föreslås göras med traditionella cykelparkeringspollare i möbleringszoner och på utbyggda gångbanor ”öron” samt med tvåvåningsställ på platser med stor anhopning av cyklar. Platser för utbyggnad av cykelparkeringar kommer till största del från förslag från allmänheten.

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 686
Växel 08-508 27 200
per-ake.tjarnberg@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Bakgrund

Bra cykelparkeringar är en viktig del av infrastrukturen för cykel. I takt med att antalet cyklister blir fler ökar även antalet cyklar som behöver parkeras. Efterfrågan på välordnade och säkra cykelparkeringsplatser är stor och under högsäsong kan det ofta svårt att hitta lediga platser i cykelställen. Fler platser behövs i innerstaden, särskilt i City, men även vid lokala centrum i ytterstaden och vid kollektivtrafikknutpunkter. När ordnade parkeringar saknas tenderar cyklar att parkeras på andra platser, där de ibland står i vägen för gående och cyklister vilket även kan utgöra en fara för exempelvis personer med synnedsättning. Cyklar utanför cykelställ försvårar också renhållning och underhåll av stadens gator och torg.

Under åren 2019 – 2022 har cirka 8000 cykelparkeringsplatser anlagts på olika platser runt om i Stockholms stad. I innerstaden har flest platser byggts men även vid kollektivtrafikpunkter och andra lokala målpunkter i ytterstaden. Stor andel av cykelparkeringarna som byggts har kommit in som förslag från allmänheten.

I innerstaden har cykelparkeringar framför allt anlagts i möbleringszoner men också på utbyggda gångbanor med så kallade ”öron” i anslutning till övergångsställen. I ytterstaden är det oftare enklare att hitta platser för cykelparkeringar. Där efterfrågan på parkering är stor har, ofta i anslutning till kollektivtrafiken, tvåvåningsställ med väderskydd anlagts. Mälardalens tunnelbanestation och Liljeholmens tvärbane-station är två exempel på platser där det nu finns tvåvåningsställ anlagts.

I september 2022 trädde en förordningsändring i kraft som innebär att elsparkcyklar endast får parkeras på uppställningsplatser eller anordningar för parkering av cyklar. Trots att staden målat upp ett stort antal uppställningsplatser för elsparkcyklar runt om i staden, kan förordningsändringen påverka antalet lediga platser i stadens cykelparkeringar.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom kontoret

Trafikkontorets förslag

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret en utbyggnad på cirka 2 000 per år parkeringsplatser under åren 2023-2024. Parkeringsplatserna föreslås i första hand byggas där behovet av parkering bedöms som störst. Önskemål från medborgare värderas högt och utreds. Tidigare år har förslag från allmänheten i de flesta fall kunnat tillgodoseas om behovet har kunnat styrkas och utrymme

funnits. Typ av ställ och utformning av parkeringen väljs efter vad som passar bäst på den valda platsen. I stadens möbleringsprogram beskrivs olika typer av cykelparkering, i första hand är det dessa modeller som används.

Cykelparkeringar kommer fortsättningsvis i första hand att anläggas i möbleringszoner, endast undantagsvis på bilparkeringsplatser. Det är också negativt sett till att parkeringsintäkterna minskar.

Cykelparkeringar föreslås även på utbyggda gångytor vid korsningar genom att bygga ut så kallade öron. På så sätt kan ytan 10 meter före övergångsställe eller korsning göras tillgänglig för cykelparkering. Denna lösning gynnar även gående som får kortare sträcka på övergångsstället vid passage över körbanan. Detta sätt att anlägga cykelparkeringar är dock förenat med högre kostnad då kantstenar måste flyttas. Kostnaden kan variera från 10 000 kr per plats upp till 30 000 kr per plats. Variationen har att göra med markförutsättningar, ledningar och avvattningsmöjlighet. Positivt är att denna lösning inte skapar inkomstbortfall eller inkräktar på bilparkeringen.

Möjlighet att anlägga lastcykelplatser kommer att utredas då pollare anläggs.

Fortsatt användande av tvåvåningsställ är ytterligare ett sätt att inrymma fler cykelparkeringsplatser på mindre ytor. Dessa kräver eget väderskydd men kan också placeras på ytor under broar eller fastigheter som hänger ut som fungerar som väderskydd.



Figur 1 Pollare i möbleringszon på Kristinebergs Slottsväg 8



Figur 2 Utbyggt öra på Fredrikshovsgatan



Figur 3. Tvåvåningsstall på Östra Järnvägsgatan med fastighet som väderskydd

Analys och konsekvenser

Projektet bedöms ha låg risk totalt sett men tillgänglig yta i t ex möbleringszoner börjar bli begränsad vilket medför att det blir allt svårare att hitta bra placering av nya anläggningar. Att anlägga cykelparkering på utbyggda öron ökar kvaliteten avsevärt men medför också en ökad anläggningskostnad.

Trygghet och jämställdhet

Trygghets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder är positiva för alla, men särskilt ur ett jämställdhetsperspektiv, eftersom studier visar att

kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet.

Valmöjligheterna för trafikanterna blir fler vilket är en förutsättning för ett jämställt trafiksystem där män och kvinnor kan välja vilket transportmedel de vill använda oavsett var i staden de reser. Jämställdhet i transportsystemet innebär bland annat att båda könen ska ha samma möjligheter att utnyttja de anläggningar som Trafikkontoret bygger. De planerade cykelparkeringsplatserna utformas med hög kvalitet, användbarhet och en funktionalitet som innebär att alla har samma möjligheter att använda cykelparkeringsplatserna. De anläggs vid målpunkter som nyttjas av både män och kvinnor. Kontoret bedömer att förbättrade möjligheter att parkera cyklar bidrar till att öka viljan hos både män och kvinnor att välja cykel som transportmedel. Utbyggnaden medför också att cykelparkeringar blir mer ordnad och att uppställningen styrs till de platser som anses mest lämpliga avseende gående, leveranser och driftfordon.

Tidplan

Ärendet avser cykelparkeringsåtgärder under åren 2023-2024.

Ekonomi

Den sammanlagda utgiften för de cykelparkeringsåtgärder som ingår i beslutet uppgår till 42 mnkr. En ungefärlig fördelning mellan olika typer av parkering bedöms enligt nedan, men kan komma att justeras då planen för perioden inte är fullständig.

Mnkr	2023	2024	Total
Tvåvåningsställ med väderskydd	0,4	0,4	0,8
Pollare och framhjulshållare	6	6	12
Pollare på utbyggd gångbana (öra)	12	12	24
Projektering	1	1	2
Byggledning	1	1	2
Byggaktörskostnader	0,4	0,4	0,8
Oförutsett och risk	0,2	0,2	0,4
Summa	21	21	42

Tabell 1. Planerad utgift per år

Kalkylen är baserad på snittpriser från tidigare genomförda projekt. Utgiften varierar stort beroende på typ av åtgärd och val av plats: På Åsögatan byggdes exempelvis 20 cykelparkeringsplatser på utbyggd gångbana till en utgift på ca 10 000 kr per plats, totalt 206 720 kronor. På Wollmar Yxkullsgatan byggdes 28 platser till en kostnad av 30 000 kr per plats vilket dock är ett extremfall då berg fick hanteras och dessutom orsakade dagvattenledningsanslutningen utmaningar. Att bygga cykelparkering på utbyggd gångbana är något kostsammare än anläggning i gatans möbleringszon där utgiften kan variera mellan 3 000 kronor per plats till 8 000 kronor per plats.

Kapitalkostnader

Investeringarna kommer att aktiveras successivt från och med år 2024 och kapitalkostnaderna kommer därefter att öka årligen. Från och med år 2025, då hela projektet är genomfört, beräknas kapitalkostnaderna till 4,4 mnkr per år. Kapitalkostnaden är preliminärt beräknad med en avskrivningsperiod på 10 år och en internränta om 0,5 procent.



Figur 4. Utbyggd gångbana på Åsögatan 191



Figur 5. Utbyggda gångbanor på Wollmar Yxkullsgatan

Slut