

Trafikkontoret  
Gatuavdelningen, Norra distriktet  
Krister Isaksson  
Box 8311  
104 20 STOCKHOLM

## Synpunkter handboken Cykelparkering i staden, februari 2007, dnr T2007-313-00512

Att kunna parkera tryggt, säkert och bekvämt spelar en avgörande roll för människor möjlighet att använda cykel i vardagslivet. Därför är det glädjande att Stockholm tar fram en handbok om hur cykelparkeringen kan ordnas i praktiken.

### Hela resan

Sammanhanget mellan cykel och kollektivtrafik skulle kunna lyftas fram mera i handboken inom ramen för hela-resan-konceptet.

Basen i ett långsiktigt hållbart persontransportsystem i städer är kollektivtrafik, gång och cykel där kollektivåkandet i de allra flesta fallen måste kombineras med gång eller cykel till och från stationer och hållplatser. Den kombinationsmöjligheten spelar en viktig roll för konkurrensförmågan till bil.

I exempelvis Danmark och Nederländerna räknar man med att kollektivtrafiken kan *öka* med 5-10 procent om möjligheterna att ta sig till och från stationerna med cykel förbättras. I en analys av den maximala potentialen anges siffror på 30-35 procent ökning av kollektivtrafiken om det inte skulle finnas några begränsningar i tillgängligheten av cykel och cykelparkering.<sup>1</sup> Det skulle medföra ett minskat biltrafikarbete med 7 procent för holländska förhållanden. Detta beror bland annat ett ökat upptagningsområde för potentiella tågresenärer bland bilanvändare. Ett av målen för den holländska transportpolitiken är följaktligen att öka tågresandet med 15 procent som följd av förbättringar i reskedjan cykel-tåg.<sup>2</sup>

I nämnda länder använder en väsentlig del av tågresenärerna cykel *till* stationen (i praktiken lokal- och regionalståg). I Nederländerna är det ca 30 procent, i den danska huvudstadsregionen 20 procent. De som använder cykeln i andra än-

---

<sup>1</sup> Van der Harst, J A. Potential growth of public transport use as a result of improving the transport chain bicycle/public transport. In Cycling in the city, pedalling in the polder. Recent developments in policy and research for bicycle facilities in the Netherlands. Centre for Research and Contract Standardization in Civil and Traffic Engineering CROW, Ede (the Netherlands), 1993.

<sup>2</sup> The Dutch Bicycle Master Plan. Directorate-General for Passenger Transport. Description and evaluation in an historical context. Ministry of Transport, Public Works and Water Management, The Hague, 1999.

den av resan, *från* tåget till exempelvis arbetsplatsen är färre av naturliga skäl. I Nederländerna är det ca 10 procent, i den danska huvudstadsregionen 5 procent.<sup>3</sup>

Förutsättningen för dessa kombinationer är förstås parkeringar av hög standard vid knutpunkter och hållplatser där cykeln kan förvaras under dagtid (eller nattetid när cykeln används som sista länk i reskedjan), och att den då är säkrad mot stöld, åverkan och nederbörd.

Hur ser Stockholm på den här typen av sammanhang? Vilken roll spelar cykelparkeringen i stadens trafikpolicy? Vilken betydelse tillmäter kollektivtrafikföretagen cykeln och vilken policy har man där när det gäller parkeringsfaciliteterna?

Den typen av klagoranden kan vara på plats även i en handbok av mera teknisk natur som det här rör sig om.

### Behovsanalys

En given fråga är hur många parkeringsanläggningar som behövs. Viktigt att inte utgå från dagens behov, utan se dynamiskt på utvecklingen med frågan: - För att öka cykel och cykel-kollektivtrafik enligt givna målsättningar, vilka förbättringar krävs då när det gäller cykelparkeringarna kvalitativt och kvantitativt?

Som svenskt exempel kan planeringen i anslutning till *Citytunneln i Malmö* användas. Där använde man sig för några år sedan av en *fraktion på omkring 10 procent* för dimensioneringen av cykelparkeringar.<sup>4</sup> (Fraktionen kan ha ändrats sedan dess). I exempelvis stationen Hyllie användes en fraktion på 12 procent av det beräknade antalet av- och påstigande för dimensionering av antalet cykelparkeringsplatser.<sup>5</sup> Samma dimensionering användes för station Triangeln. För Malmö Central med en beräknad resandevolymp på 35 000 var dimensioneringsfraktionen 9 procent (innebärande 3 000 cykelplatser). För att ta ett något mer avlägset exempel kan Odense nämnas med en fraktion på 14 procent.

Föreslår att problematik och metodik kring behovsanalys utvecklas i handboken.

### Individuella cykelboxar

Individuella cykelboxar är populära i de stora cykelländerna som Nederländerna, Tyskland, Danmark, inte minst med tanke på den höga frekvensen cykelstölder. Också behovet av att kunna förvara bagage i anslutning till cyklandet spelar en roll. I exempelvis Nederländerna fanns för några år sedan totalt 18 000 cykelboxar<sup>3</sup>, nästan var femte av de skyddade cykelplatserna vid stationerna.<sup>6</sup> Boxarna förekommer ofta i inomhusgarage men kan även användas utomhus.

---

<sup>3</sup> Erfaringsopsamling Cykelparkering på stationer. Projekt Den Gode Cykelstationen, Danske Statsbaner DSB, Köpenhamn maj 2003.

<sup>4</sup> Hyllie – cykelparkeringsutredning. Malmö Gatukontor, 2004-06-25, samt uppgifter från Leif Jönsson Malmö Gatukontor.

<sup>5</sup> De allra flesta av dessa cykelparkeringar, drygt 90 procent, är inomhus, antingen i särskilda parkeringshus för cykel eller i del av annan byggnad, exempelvis källare.

<sup>6</sup> Totalt fanns då 240 000 cykelplatser vid stationerna i Nederländerna, av vilka 100 000 var skyddade.

I Sverige finns individuella boxar vid resecentra i ett antal städer (exempelvis Linköping som använder Pendula).

Föreslår ett avsnitt om individuella cykelboxar med exempel på några olika typer. Det finns många olika modeller från tillverkare i Europa och USA. En av de större europeiska tillverkarna är Josta i Münster. Amerikanska tillverkare är bland andra American Bike Security Company, Bike Gard, Cycle-Safe, för att nämna några.

### **Cykelgarage och säsongsvariationer**

Handboken ger en bra redovisning av större inomhusanläggningar av typ cykelgarage från några av de ledande länderna på kontinenten.

En fråga i sammanhanget är användningen under lågsäsongen. Cykeln är det enda transportmedel som uppvisar en väsentligare säsongsvariation. Under vintermånaderna halveras cyklingen, eller mer. Till vad kan man då använda platserna som då inte behövs för den dagliga cyklingen? Säsongsförvaringar av olika slag? Den frågan kan ha betydelse för finansieringen av exempelvis driften.

### **Trygghet i cykelgarage**

Tryggheten – såväl upplevd som verklig – är en viktig faktor för användning av cykel. Parkeringsanläggningarna bör förstås utformas så att risken för överfall och andra obehagligheter minimeras. Det handlar om ljus, belysning, öppna planlösningar, övervakning, drift och underhåll.

### **Övrigt**

De avslutande exempel väcker frågor? Det framgår inte huruvida de ska betraktas som goda eller mindre goda exempel (bortsett från den väderskyddade anläggningen vid Ropsten). Det är en stor skillnad mellan dem och de ambitiösa parkeringsanläggningarna som exemplifierats från kontinenten.