Gör plats för cykeln

Vägledning och inspiration för planering av cykelparkering vid stationer och resecentra

Gör plats för cykeln

Vägledning och inspiration för planering av cykelparkering vid stationer och resecentra

Boverket 2010

Titel: Gör plats för cykeln - vägledning och inspiration för planering av cykelparkering vid stationer och resecentra
Utgivare: Boverket mars 2010
Upplaga: 1
Antal ex: 1 000
Tryck:
ISBN: 978-91-86342-87-6
ISBN-pdf: 978-91-86342-88-3

Omslag: Emma Franzén
Illustrationer där inget annat anges: Emma Franzén

Publikationen kan beställas från:
Boverket, Publikationsservice, Box 534, 371 23 Karlskrona
Telefon: 0455-35 30 50
Fax: 0455-819 27
E-post: publikationsservice@boverket.se
Webbplats: www.boverket.se

Rapporten finns att ladda ner som pdf på www.boverket.se
Rapporten kan på begäran beställas i alternativt format som Daisy, inläst på kassett m.m.

© Boverket 2010

Förord

Förbättrade och utökade cykelparkeringar vid stationer och resecentra är viktiga delar i kollektivtrafikens infrastruktur. De är en förutsättning för att det kollektiva resandet ska kunna ökas och miljöbelastningen minska. Att veta att det finns en bra, trivsamt ordnad och bekväm cykelparkering, där man kan lita på att cykeln står kvar när man återkommer efter sin resa med buss eller tåg, kan vara avgörande för om man väljer kollektivtrafik i stället för att ta bilen hela vägen. Undersökningar visar att satsningar på bättre cykelparkeringar ökar antalet personer som väljer att resa kollektivt. De som står i valet mellan att välja cykel och kollektivtrafik i stället för att ta bilen hela vägen behöver alltså kunna lita på att cykelparkeringen fyller den funktion och kvalitet som efterfrågas.

Ett ökat behov av cykelparkering har ofta aktualiserats när ”cykelkaos” uppstått runt stationen, som exempelvis i de större universitetsstäderna. En omfattande satsning på utbyggnad av cykeltrafiknätet har gjorts i många kommuner, liksom bättre vägvisning och andra cykelfrämjande åtgärder. Cykelparkeringar har delvis byggts ut, men långt ifrån i den takt som är nödvändigt.

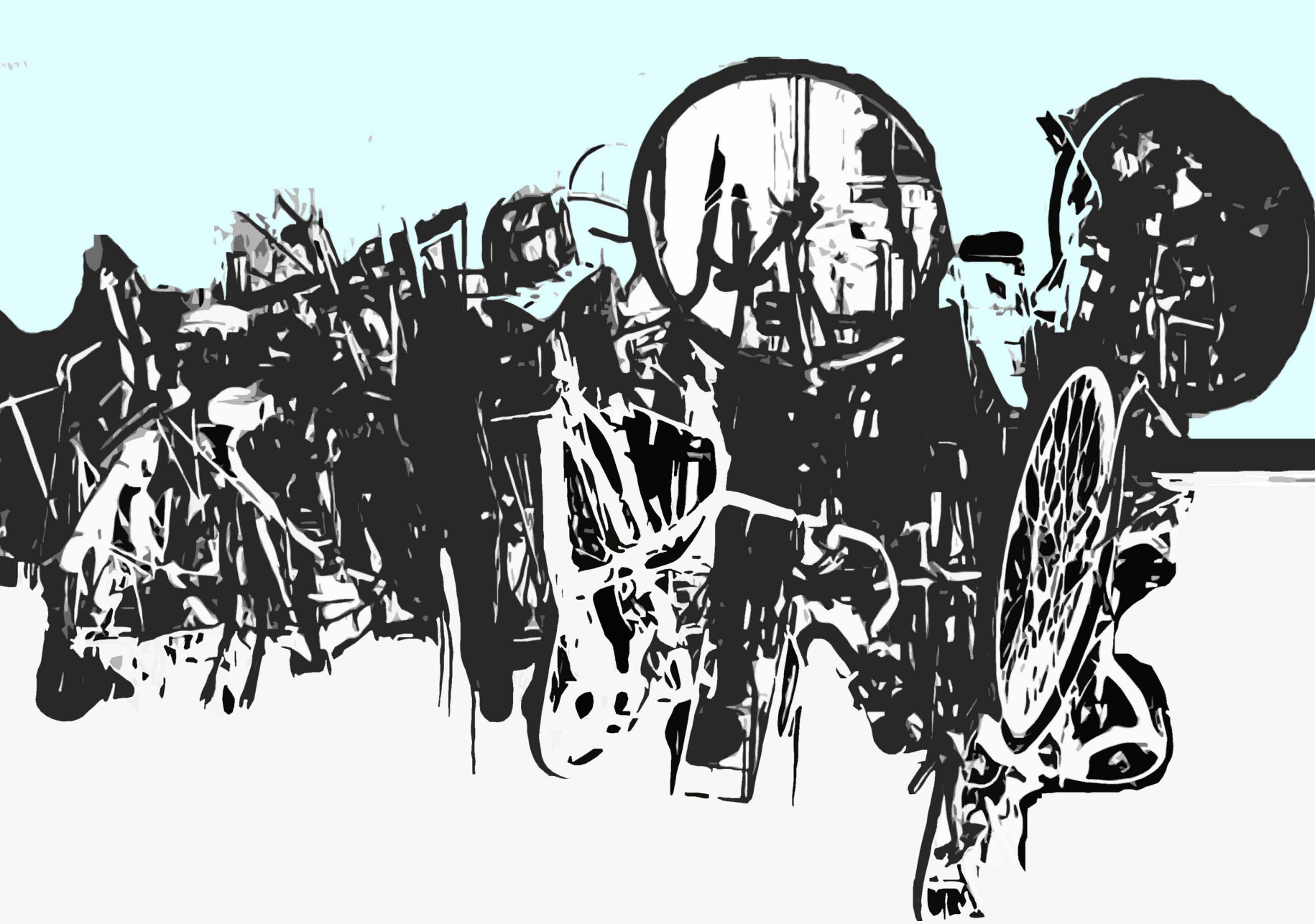
Nu ökar efterfrågan på en väl fungerande cykelparkering på många platser. Både kommuner och kollektivtrafik- och stationsansvariga måste ta sitt ansvar i planeringen för ett utökat behov av cykelparkering. Det gäller aspekter som utrymme, närhet, kvalitet och stöldsäkerhet, men även service i anslutning till stationerna. Vi ska planera både för dem som cyklar till tåget, och dem som cyklar från tåget till arbetsplatsen.

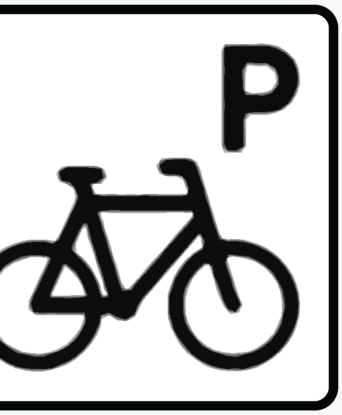
Järda Blix har varit projektledare och huvudsaklig författare till denna vägledning tillsammans med Emma Franzén. Övriga medverkande är Lena Dübeck, Klara Falk, Mari Tastare, Magnus Lindqvist, Stellan Svedström, Anders O Larsson och Patrik Faming. Vägledningen bygger på ett regeringsuppdrag om hur cykelparkeringar ska beaktas i den fysiska planeringen, som redovisades av Boverket i en rapport i december 2009, bl.a. utifrån ett underlag från WSP.

Ett stort tack riktas till alla som medverkat med värdefulla synpunkter och diskussioner under arbetets gång. Vi hoppas att vägledningen ska inspirera och leda till aktivt arbete med planering och utformning av den goda cykelparkeringen.

Karlskrona 26 februari 2010

Fredrik Meurman
divisionschef





Innehåll

Läsanvisning 7

1 Cykelparkering i ett hela-resan perspektiv 9
- Ombyggnad av resecentrum – ett lyft för cykelparkeringarna 10
- Cykelparkeringar vid pendeltågsstationer 13
- Länsöverskridande kollektivtrafikprojekt 14

2 Samarbete behövs! 17
- Vem äger cykelparkeringsfrågan vid järnvägsstationen 18

3 Planeringens möjligheter 23
- Lyft cykelfrågan i den kommunala planeringen 24
- Krav på att parkeringsplatser ska finnas 24
- Plan- och bygglagen som instrument vid planering av cykelparkering 24

4 Några exempel 27
- LUND C – en plats med plats för cyklar 28
- STUVSTA – pendeltågsstation i Stockholmsregionen 30
- UMEÅ ÖSTRA – nytt regionalt resecentrum längs Botniabanan 31
- VÄXJÖ – cykeln i fokus vid planeringen av ett hållbart transportsystem 32
- Tre planeringsfall 34
  - Fall 1: Nyanläggning av stationer 34
  - Fall 2: Ombyggnad av stationer 35
  - Fall 3: Utökad kapacitet och kvalitet på grund av efterfrågan m.m. 36
- Slutsatser 37

5 Råd och förslag 39
- Nationell behovsanalys 40
- Hur mycket plats behövs 41
- Dimensionering av cykelparkeringar 41

6. Läs mer 47
- Planera för cykelparkering vid stationer och resecentra! 48
- Fler lästips 48

.

07:38 Expresståg
Cykelstad
1
TREVLIG RESA

Läsanvisning

Denna skrift vänder sig till dig som är planerare eller annan tjänsteman på regional och kommunal nivå, politiker, trafikhuvudman, fastighetsägare eller trafikoperatör. Den syftar både till att inspirera och vara ett praktiskt stöd i utvecklingen av den goda cykelparkeringen, en viktig del i ett Hela resan-perspektiv.

Inledningsvis presenteras ett axplock av aktuella cykelparkeringsprojekt från olika kommuner och regioner. Därefter beskrivs dagsläget beträffande ägaförhållanden och standard vid stationerna.

Samordning och samarbete mellan berörda aktörer är viktigt och behövs. Olika aktörers roller, ansvar och förutsättningarna för samarbete redovisas därför. Vidare diskuteras planeringsaspekter och möjligheterna med olika planinstrument tas upp utifrån några exempel och olika planeringsfall. Slutligen lämnas några råd och förslag beträffande planering för cykelparkering på kort och lång sikt, samt på olika planeringsnivåer. Sist redovisas bakgrund och lästips.

P
H

LEDIGT
68/300 P

1. Cykelparkering i ett hela resan-perspektiv

Ungefär en av tio resenärer tar cykeln till eller från svenska järnvägsstationer i dag. Det finns en stor potential att öka cykelandelen bland de resande och genom bättre cykelförutsättningar även öka kollektivresandet. Frågan om den goda cykelparkeringen kanske inte alltid ligger högst upp på prioriteringslistan hos involverade aktörer. Men den kan ha väldigt stor betydelse för att det kollektiva resandet ska fungera, och även ha potential att öka. Viktiga aspekter för cyklande resenärer att utgå ifrån i detta sammanhang är närhet, kapacitet, stöldsäkerhet och väderskydd.

Uppmuntrande nog pågår på flera håll i landet projekt, med olika stor omfattning och på olika planeringsnivåer, för att stimulera till ett ökat cyklande genom olika lösningar för cykelparkeringar vid kollektivtrafiknoder och bytespunkter. Som en inspirerande startpunkt i denna vägledning presenteras nedan ett axplock av dessa projekt. Några beskrivs närmare i kapitel 4. I kapitel 6 finns några hänvisningar till var man kan läsa mer.

Ombyggnad av resecentrum – ett lyft för cykelparkeringarna

Ombyggnationer av resecentra öppnar för många möjligheter att planera för ett ökat kollektivt resande genom bl.a. attraktivare och mer funktionella cykelparkeringar.

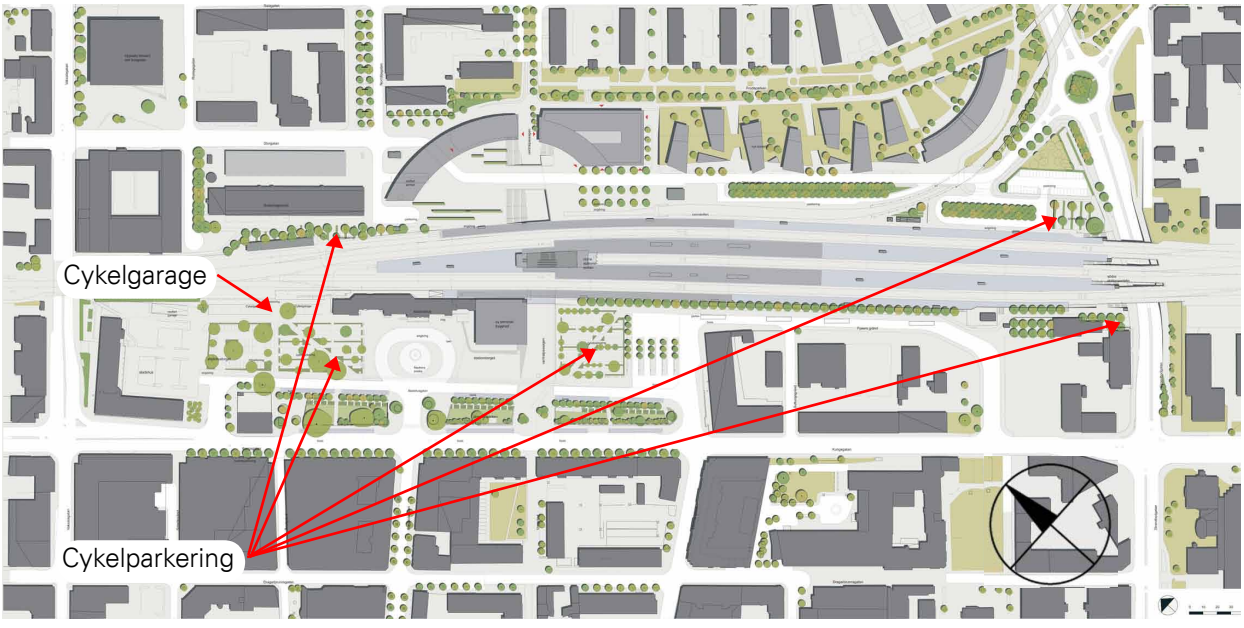
Viktiga aspekter vid planering av cykelparkeringar vid kollektivtrafiknoder

- Närhet - Inga omvägar
- Tillräcklig kapacitet
- Stöldsäkerhet
- Väderskydd

Uppsala

En omfattande ombyggnad sker av Uppsala resecentrum, invigs i december 2011, med ny trafiklösning, busshållplatser, passage under spåren och nya och bättre cykelparkeringar mm. Totalt ska det bli cirka 5100 parkeringsplatser för cyklar, jämfört med runt 4000 innan nya resecentrum började byggas.

Dessutom kan ytterligare 1000 platser tillkomma i ett eller flera cykelgarage vid resecentrum. Arbetet med cykelparkering ingår i omfattande utveckling av Uppsala centrum, och kommer att redovisas inom ramen för projektet Den Goda Staden.



På denna översikt av Uppsala nya resecentrum syns cykelparkeringar strategiskt placerade nära plattformarnas entreer från öster, väster och söder. Källa: Uppsala kommun och White Arkitekter AB.

Lund

Universitetsstäder är ofta stora cykelstäder. I Lunds kommun har man exempelvis sedan mitten av 1990-talet arbetat aktivt med miljövänliga transporter och cykelplanering. Man har bland annat haft tydligt fokus på fler och bättre cykelparkeringar. I dagsläget finns cirka 4 800 cykelparkeringsplatser i Lunds centrum, varav 3 300 kring stationen. Nu pågår planeringen för ytterligare utökning av trafiklösningarna runt Lunds central, där spårvagn samt lokal och regional busstrafik ska integreras i det nya resecentrumet. Utgångspunkten för planeringen är att bidra till en fördubbling av kollektivtrafiken. Därmed räknar man även med att behovet av cykelparkeringar kommer att fördubblas, vilket kräver smarta lösningar för att samordna cykelparkeringarna i resecentrumet.

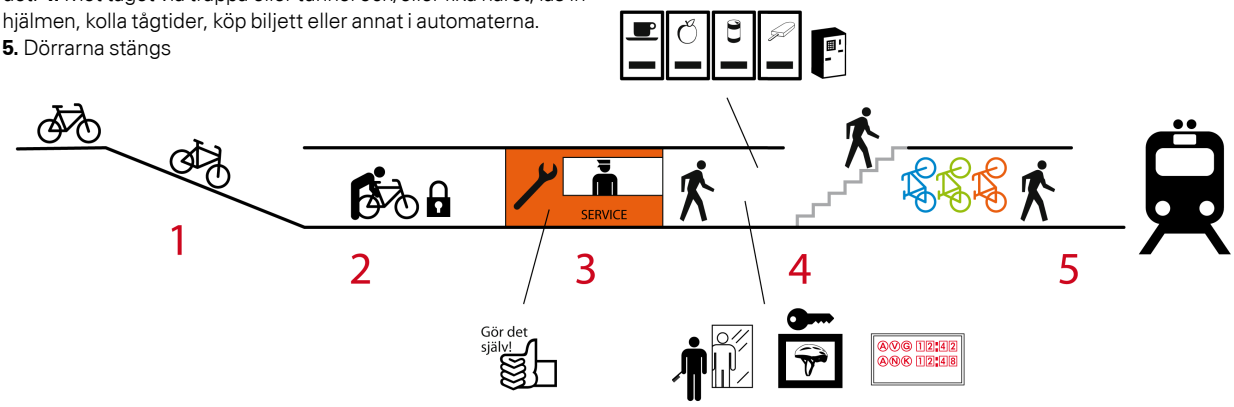
Cykelparkering i direkt anslutning till tågen. Foto: Emma Franzén, Boverket.

Malmö

Planerat cykelgarage vid Triangeln i Malmö. Observera färg på cykelytorna och cykelparkeringarna utmed entré- och utfartsramp. Källa: Gatukontoret, Malmö Stad.

I Malmö har man kommit en bra bit på väg. Inför Citytunnelns öppnande i december 2010 ska också nya cykelgarage stå klara i anslutning till de tre stationerna – Malmö C, Triangeln och Hyllie. Dessa cykelgarage blir Malmös första och man har jobbat ambitiöst med deras utformning och innehåll för att resultatet ska bli så bra som möjligt. Bland annat har en inspirationsskrift givits ut. Målet är att skapa dynamiska, lekfulla och överskådliga anläggningar som blir funktionella för cyklister att använda.

1. Led eller cykla ner i garaget via en av tre ramper och parkera. **2.** Lås cykeln. **3.** Fixa nåt med cykeln eller låt någon annan göra det. **4.** Mot tåget via trappa eller tunnel och/eller fixa håret, lås in hjälmen, kolla tågtider, köp biljett eller annat i automaterna. **5.** Dörrarna stängs



I ett flödesschema i Malmö stads skrift om cykelgarage visas olika moment i cyklistens angöring till stationen och förflyttning till tåget.

T.h: Det underjordiska cykelgaraget vid Malmö C kommer att ligga precis vid regionbussarnas nya hållplats på Centralplan, där lokaltågstationen finns idag. Här erbjuds parkering och service till garagets kunder. Källa: Metro Arkitekter.

Parkeringarna föreslås även erbjuda servicemöjligheter som bl.a. luft, vatten, gör-det-själv och skoputsmaskin.

Kommunen gjorde en undersökning bland 300 malmöbor och lika många inpendlare. Denna visar på vikten av korta avstånd mellan parkering och station eller hållplats, och att närheten värderas viktigare vid korttidsparkering, medan säkerheten är viktigare vid långtidsparkering. Säkerhet upplevs som viktigt även vid korttidsparkering. Andra aspekter som lyfts fram i undersökningen är utrymmesfrågan och trygghet.

Växjö

En omfattande ombyggnation av resecentrumet förbereds även i Växjö. Som en ny entré till Växjö vill man bygga World Trade Center där kontorslokaler kombineras med bostäder, handel och ett nytt resecentrum.

Kommunens mål i detta arbete är att fyrdubbla cykelparkeringarna till cirka 2 000 parkeringsplatser, både i form av garage, täckta parkeringar och vanliga platser, varav en stor del i direkt anslutning till perrongerna.

Cykelparkeringar vid pendeltågsstationer

Stockholm

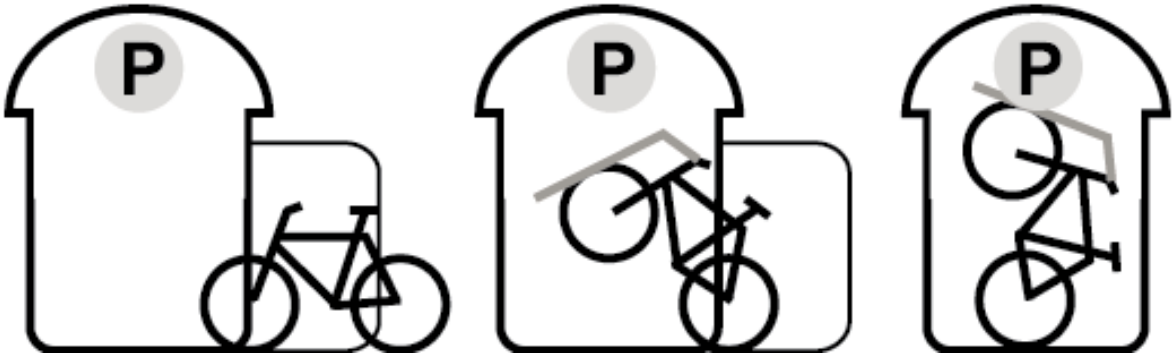
I likhet med övriga platser där pendlingen ökar, så sker i Stockholm stora satsningar på cykeltrafiken. Sedan slutet av 1990-talet har antalet cyklister fördubblats, samtidigt som cykeltrafiknätet byggts ut. Flera underlag har utarbetats angående cykelparkering i Stockholm, liksom ett flertal undersökningar bland cyklister i form av enkäter och intervjuer. I studierna har bland annat utformning och behoven av cykelparkeringar undersökts vid pendeltågsstationer, samt betalningsvilja för cykelparkering. Bl.a. görs satsningar i samband med Citybanans utbyggnad.

Huddinge

Ett exempel i Stockholmsregionen är Huddinge kommun som under de senaste åren arbetat allt mer med cykeltrafikfrågor. Kommunen är, tillsammans med tre grannkommuner, med i projektet *Hållbart resande i Samhällsplaneringen*, inom vilket bland annat cykelparkeringarna vid Stuvsta pendeltågsstation har inventerats. I den cykelplan som kommunen tog fram 2009 anges inriktningen att fortsätta arbetet med att utveckla cykelparkeringsplanen, inklusive förslag till cykelparkeringsnorm vid bygglovgivning och detaljplanering. Vid Stuvsta station har man utökat befintliga cykelparkeringars kapacitet på grund av ett ökat kollektivtrafikresande. En viktig bakgrund till projektet var försöket med trängselskatt i Stockholm, och senare införandet av trängselavgifter för biltrafiken in och ut ur Stockholms innerstad.

Små cykelgarage att hyra

På flera orter, vid resecentra och bytespunkter, finns i dag cykelgarage i form av låsbara boxar. Detta är ett alternativ för dem som vill kombinera kollektivtrafik och cykel utan att behöva oroa sig för stöld eller vandalisering. T.ex. finns cykelgarage vid Knutpunkt Mölndalsbro, Mölndals kommun, i anslutning till



tåg, spårvagn och buss. De används främst av personer som pendlar in till Mölndal, och jobbar på cykelavstånd från stationen. Cykelgaraget erbjuder dem en trygg förvaring under nätter och helger. Kungälvs kommun erbjuder också cykelgarage som en del av hela resan vid E6:ans motorvägshållplats, där bussar ansluter till och från Göteborg och Stenungsunds station. I både Mölndals och Kungälvs kommuner har cykelgaragen kommit till i ett samarbetsprojekt tillsammans med Vägverket och Västtrafik.

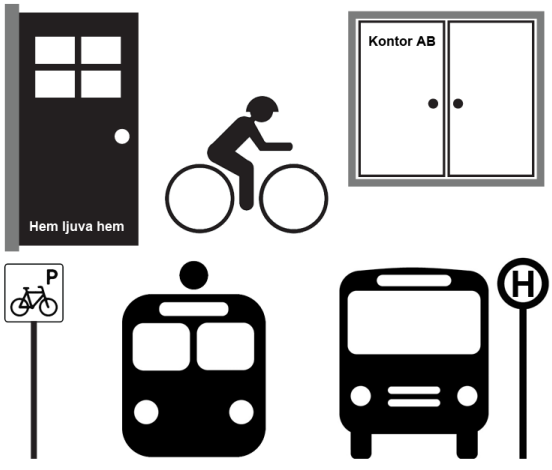
Fler kommuner med denna form av cykelgarage är Linköpings, Eskilstuna och Vallentuna kommuner. Där finns cykelgaragen i anslutning till tågstationen för att underlätta för dem som använder cykeln som en del i sin resa. Cykelgarage vid viktiga kollektivtrafiknoder kan vara bra som kompletterande lösning i ett Hela resan-koncept, framför allt för dem som vill ha en cykel parkerad vid en station över nätter och helger. I allmänhet kan man hyra dem genom trafikhuvudmannen på platsen.

Länsöverskridande kollektivtrafikprojekt

Bästa resan är ett kommunöverskridande, länsöverskridande och organisationsöverskridande projekt i Västernorrland och Västerbotten. Det utgår från resenärens behov av bekväm, tillgänglig och säker kollektivtrafik från dörr till dörr, och man ser cykeln som en viktig del i transportsystemet. Trafikstarten av Botniabanan, den största infrastruktursatsningen i länens historia sedan byggandet av norra stambanan, är en av huvudanledningarna till projektet. Nya resecentrum och stationer byggs bl.a. i Örnsköldsvik och Umeå. Där byggs både för nya centrala resecentra och regionala järnvägsstationer i anslutning till respektive stads sjukhusområden.

Bästa Resan arbetar för att förändra människors attityder och beteenden till kollektivtrafik. Då gäller det att samhällsplanering går hand i hand med trafikering och regional utveckling. Att byta upplevs oftast som krångligt av resenären. Viktigt är därför att sätta fokus på bytespunkter, exempelvis busshållplatser och pendlingsparkeringar, och göra dem attraktiva och säkra. Cykeln är för många människor ett enkelt, billigt, miljövänligt och hälsosamt alternativ till bilen. För att få maximal effekt av kollektivtrafiken är det viktigt att planera för cyklister och gående.

Aktiviteter som ska främja cyklandet ur ett Hela resan-perspektiv är bland andra byggandet av bytespunkter såsom pendlingsparkeringar. Projektet planerar att tillsammans med kommunerna bygga och rusta upp cykelparkeringar så att de blir säkra, upplysta och praktiska. En annan insats i projektet är riktad transportstrategisk rådgivning till företag och organisationer med rekommendationer kring ökad användning av kollektivtrafik och cykel för bättre hälsa, minskade kostnader och bättre miljö för företaget och dess anställda.



"Bästa resan" verkar för målet att resan med kollektivtrafik ska fungera från port till port.

Vid mindre stationer är det minst lika viktigt att planera för cykelparkeringar. När parkeringen ligger nära spåret och/eller busshållplatsen, kan det ofta bli för trångt. "Vild" cykelparkering hindrar passage till spåren och till de cykelställ som finns. Utökad kapacitet bör därför gå hand i hand med ökad kvalitet. Tydlig avgränsning, väderskydd och ökad stöldsäkerhet samt tillsyn och underhåll kan bidra till att ännu fler väljer cykeln som en del i resan.
Foto: Järda Blix, Boverket.

P

2. Samarbete behövs!

Att hantera cykelparkeringsfrågan som en strategisk åtgärd i kollektivtrafiksystemet behöver utvecklas. Cykeltrafiken behandlas sällan som ett fullvärdigt och prioriterat transportslag. Markägarsituationen runt stationerna är dessutom ofta splittrad och koncensus om vem som ska ansvara för cyklarna vid stationerna saknas. Olika aktörer (se tabell nästa sida) har var för sig ansvar för järnväg, vägar och gator, gång- och cykelnät, stationsbyggnad och stationsområde, plattformar och banhållning, för biljettförsäljning och för att samordna och driva trafiken. Detta utgör tillsammans en fysisk helhet, som ska fungera i kollektivtrafikens reskedja. Även i relation till resenärerna och resan är ansvaret uppdelat på flera led. Kollektivtrafikhuvudmännen och de operatörer som driver kollektivtrafiken genererar med sin verksamhet själva cykelparkeringsbehovet och möter trafikanten i resandevardagen. För bra cykelparkering måste dessa frågor samordnas – vilket kräver ett utökat samarbete mellan berörda aktörer.

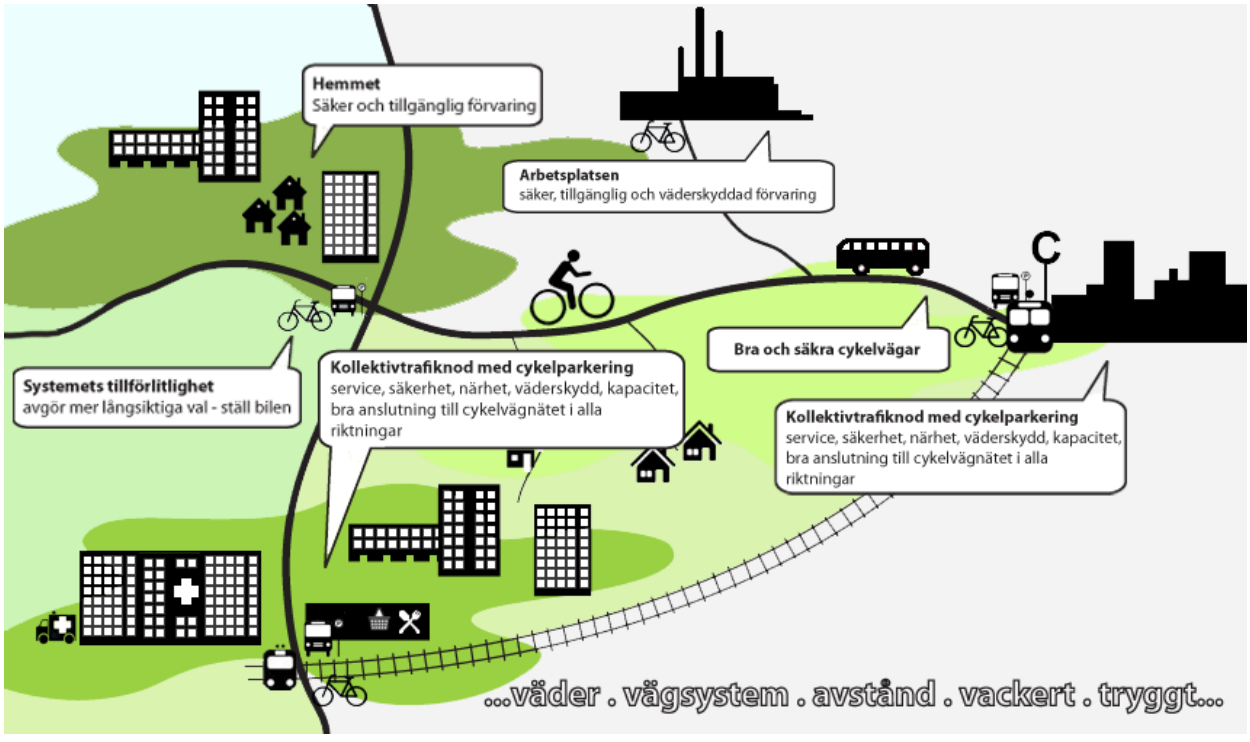
Vem äger cykelparkeringsfrågan vid järnvägsstationen?

Som visas i tabellen på nästa sida påverkar flera aktörer både efterfrågan och möjligheterna att erbjuda cykelparkeringar vid en viss kollektivtrafiknod. I praktiken har det inneburit att många olika aktörer har tagit ansvar för att lösa eller försöka lösa cykelparkeringsbehovet på olika platser.

I kap 3 lyfts fram att det är den verksamhet som genererar ett parkeringsplatsbehov, som enligt PBL också ska stå för ordnandet av p-platserna vid nyplanering. I praktiken är det i själva verket kommuner som i flera fall (se bl.a. de studerade exemplen) har tagit på sig ansvaret för att tillhandahålla cykelparkeringar, även vid nyanläggning av stationer.

I en nybyggnadssituation är rollfördelningen mer entydig, men i de flesta fall finns behovet att förbättra cykelparkeringar vid befintliga stationer och resecentra, där ägar- och ansvarsförhållandena är komplicerade. Ibland fungerar det samarbete som behövs bra, men cykelparkeringsansvaret kan också falla mellan stolarna. Om ingen aktör har, tar eller känner direkt (ekonomiskt) ansvar för frågan, kan detta leda till att standarden på cykelparkeringar överlag är bristande. Otydliga ansvarsförhållanden kan också påverka drift och underhåll av befintliga anläggningar.

Flera olika organisationers verksamheter påverkar vilka cykelparkeringsbehov som uppstår. Aktörerna har olika förutsättningar på olika platser att åstadkomma tillräckligt goda lösningar beroende på bland annat markägandet. Vid större kollektivtrafiknoder där markvärdet är högt och alternativa användningsmöjligheter är attraktiva, tillkommer en konkurrenssituation om marken. Det är därför



Bra cykelparkering är en viktig kugge i kollektivtrafikens infrastruktur. Alla aktörer måste se sin roll i helheten.

Aktör	Ansvars- och intresseområde	Påverkan på antal cykelparkeringar	Påverkan på cykelparkeringarnas placering och utformning
Banverket och Vägverket (Trafikverket från 2010-04-01)	Banhållare. Upplåter banan för trafik. Sektorsansvar för spårbunden trafik. Väghållare statliga nätet. Sektorsansvar för vägtrafik. Ska stödja sektorsmål om ökad cykeltrafik. Ansvarig för nationell cykelstrategi.	Utarbetar nationella och regionala investeringsplaner. Kollektivtrafikutbudet och resandevolymer påverkar antal resenärer och därmed angöringsbehov för bl.a. cykel vid stationer. Tar fram kunskap, planeringsmetoder, planeringsunderlag mm.	Spår- och markinnehav. Krav/ önskemål om god kundtillgänglighet. Markinnehav (större vägar). Hastighetsreglerar vissa vägar.
Kommuner	Övergripande ansvar för planering och markanvändning. Huvudman för gator och allmän plats. Ägare till spårvagnsspår. Allmänt ansvar enligt kommunallagen.	Initiativrätt till planering. Reglerar tillåten markanvändning i stationens närområde, Handhar bilparkeringsutbud och avgifter på allmän platsmark mm.	Ev. markinnehav. Lokaliserar och underhåller cykelvägar. Hastighetsreglerar vissa gator. Bestämmer användning av allmän plats.
Trafikhuvudmän	Ansvarar för / Upphandlar kollektivtrafiken inom länet. (SL är även banhållare för T-banan och förortssbanor)	Kollektivtrafikutbudet påverkar antal resenärer och därmed angöringsbehov för bl.a. cykel vid stationer.	Ev. spår- och markinnehav. Krav/ önskemål om god kundtillgänglighet.
Tågoperatörer (t. ex. SJ eller vissa länstrafikbolag)	Bedriver kollektivtrafik.	Kollektivtrafikutbudet påverkar antal resenärer och därmed angöringsbehov för bl.a. cykel vid stationer.	Ev. markinnehav. Krav/ önskemål om god kundtillgänglighet.
Jernhusen AB	Ansvar enligt bolagsordningen att ”tillhandahålla tjänster relaterade till kollektivt resande” samt att ” främja och stödja kollektivt resande”.	Verksamheter i av Jernhusens ägda stationer, ansvarig för standard och underhåll mm av cykelparkering vid ett antal stationer.	Ev. markinnehav. Krav/ önskemål om god kundtillgänglighet.
Privata fastighetsägare	Ska tillfredställa kundönskemål och finansiella ägare.	Verksamheter i stationens närhet vars kunder eller personal etc. kan nyttja stationens parkeringsutbud.	Ev. markinnehav. Krav/ önskemål om god kundtillgänglighet.

Figur 1. I tabellen visas olika aktörer vid kollektivtrafikknutpunkter och exempel på hur de kan påverka dagens behov av cykelparkeringar samt de anläggningar som krävs för att parkeringsmöjligheten ska fungera optimalt. I framtiden kan ytterligare behov uppstå och krav komma att ställas av cyklisten på komfort och tillgänglighet vid byte av färdmedel i knutpunkterna, allt ifrån möjligheten till samvaro till att kunna låsa in cykelhjälm och annan cykelutrustning. Detta kan förväntas öka anspråken på knutpunkterna ytterligare, och därmed även behovet av samverkan mellan de berörda aktörerna.

Ägarförhållanden vid svenska järnvägsstationer
Ägarförhållandena vid svenska järnvägsstationer är ofta komplexa. I Sverige finns det totalt cirka 560 järnvägsstationer som trafikeras av persontåg. Ungefär 180 av dessa stationer har stationshus. Jernhusen AB äger ett stort antal av dessa, och även viss omkringliggande mark, men ofta endast ett par meter mark framför stationshuset.. Kommuner och privata fastighetsägare äger ett trettiotal stationshus runt om i landet. I Stockholmsområdet finns därtill cirka 50 pendeltågstationer, omkring 105 lokalbane- och spårvägshållplatser, samt cirka 100 tunnelbanestationer. Några av dessa är helt, eller delvis, integrerade med järnvägsstationer, som exempelvis T-centralen.

Banverket, äger i allmänhet spår och plattformar samt vid mindre hållplatser utanför städerna ibland även en del mark kring själva plattformarna, men äger idag endast ett stationshus, stationen i Falkenberg. Många cykelparkeringar återfinns sannolikt på kommunal eller privat mark. Ansvarsbilden kompliceras ytterligare av att cirka 160 järnvägsstationer trafikeras av två eller flera persontågsoperatörer, exempelvis SJ och/eller en privat aktör, samt en kollektivtrafikhuvudman.

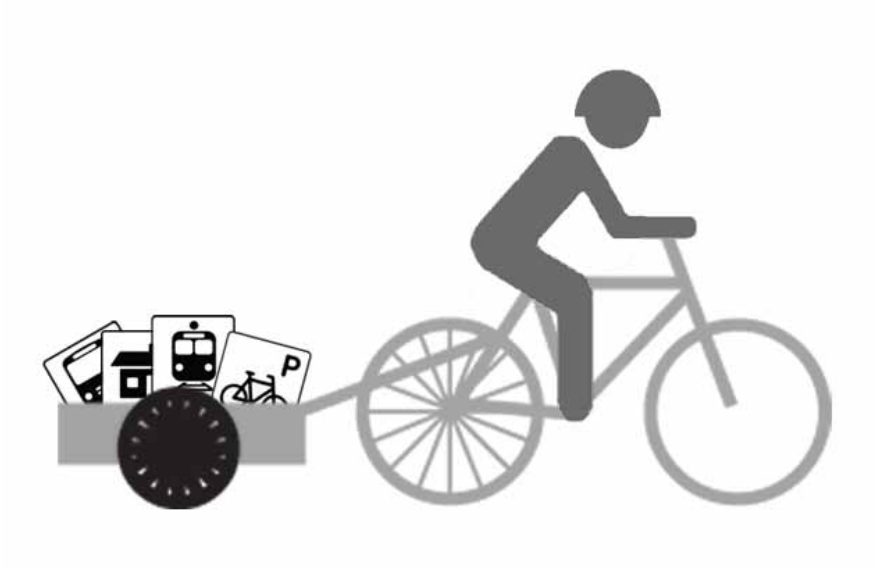
Kommentarer från samrådspartner
Följande synpunkter har förts fram av representanter för Banverket, Vägverket, Jernhusen AB och Sveriges Kommuner och Landsting, SKL, på samrådsmöten hösten 2009.

- Att utveckla formerna för samordning och samarbete för att kunna genomföra förbättringar av cykelparkeringar ansågs mycket angeläget.
- Vad gäller befintliga cykelparkeringars standard så var samrådspartnerna eniga om att det finns ett relativt stort förbättringsbehov. Bristande stöldsäkerhet sågs som det största kvalitetsproblemet generellt. Dålig närhet, avsaknad av väderskydd, kapacitetsbrister och skrotcyklar var andra aspekter där det också bedömdes finnas betydande förbättringspotential.
- Jernhusen, SKL och Banverket är alla positivt inställda till att ansvarsfrågan vad gäller cykelparkeringar vid kollektivtrafiknoder klargörs. Flera parter efterfrågar en tydlig problembeskrivning om svårigheterna att nå goda resultat inom området.
- Det är framförallt markägarfrågan och den splittrade ägarstrukturen vad gäller spår, stationer och mark invid stationer som ses som en svårighet när det gäller att skapa tillräckligt goda cykelparkeringslösningar.
- Ändra synsätt från felande länk till potential, se till helheten. Cykelparkeringen är en del i hela planeringen av en station, och måste avvägas mot övriga behov och önskemål från resenärerna. Vid stationer där många människor passerar måste det finnas plats för flera verksamheter. Det blir alltid avvägningar för att få fram den bästa helhetslösningen.
- För att något ska hända är det angeläget att peka ut vem som ska hålla i taktpinnen, som ser till att processen kommer igång. Någon som är ansvarig för att lämna förslag till lösningar.

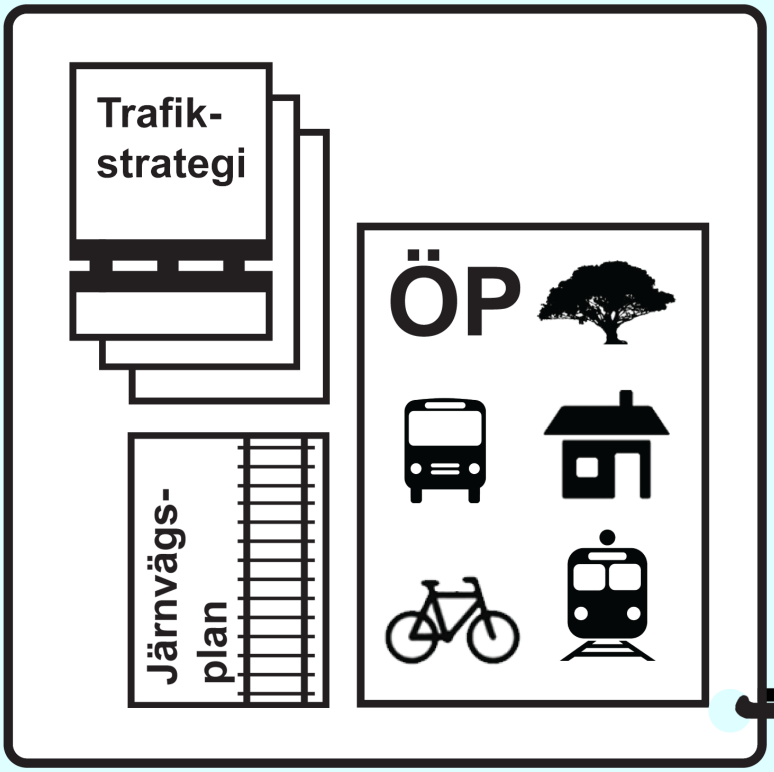
viktigt att de aktörer som har störst kunskap om cykeltrafikanternas behov och önskemål kan påverka beslut och utformning och standard, och att cykelparkeringarna placeras där de bäst kan fylla sin funktion.

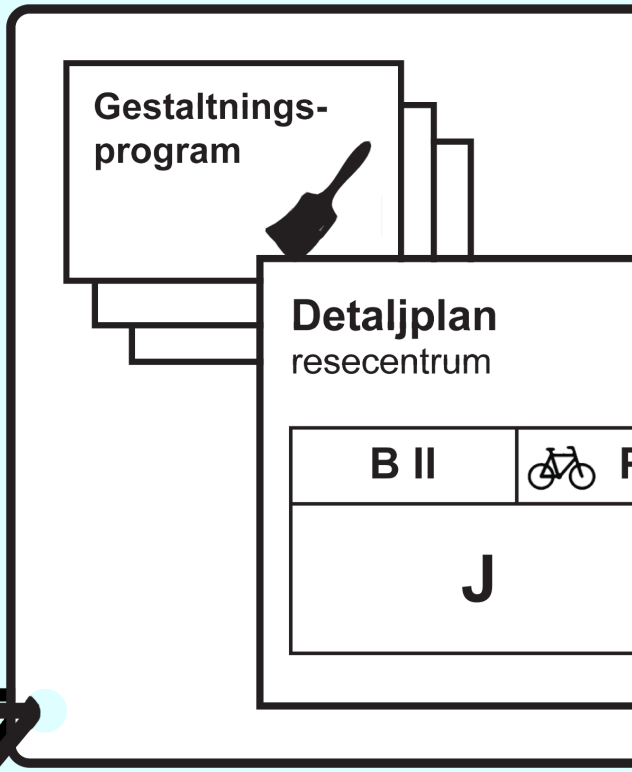
Det behövs samordning av flera aktörers gemensamma intressen. Med en bra samverkan skulle fler frågor kunna lösas på ett bra sätt även om inte någon aktör har ett givet huvudansvar för just cykelparkeringarna. För att säkerställa en bra samverkan kan en god idé vara att så långt möjligt försöka 'frikoppla' initiativtagande till förbättrade cykelparkeringar vid kollektivtrafiknoder från direkt finansieringsansvar. I en sådan process kan möjligheterna tydliggöras för de inblandade så att dels det gemensamma intresset av en fungerande helhet blir tydligt, dels hur olika parter kan bidra utifrån sina förutsättningar.

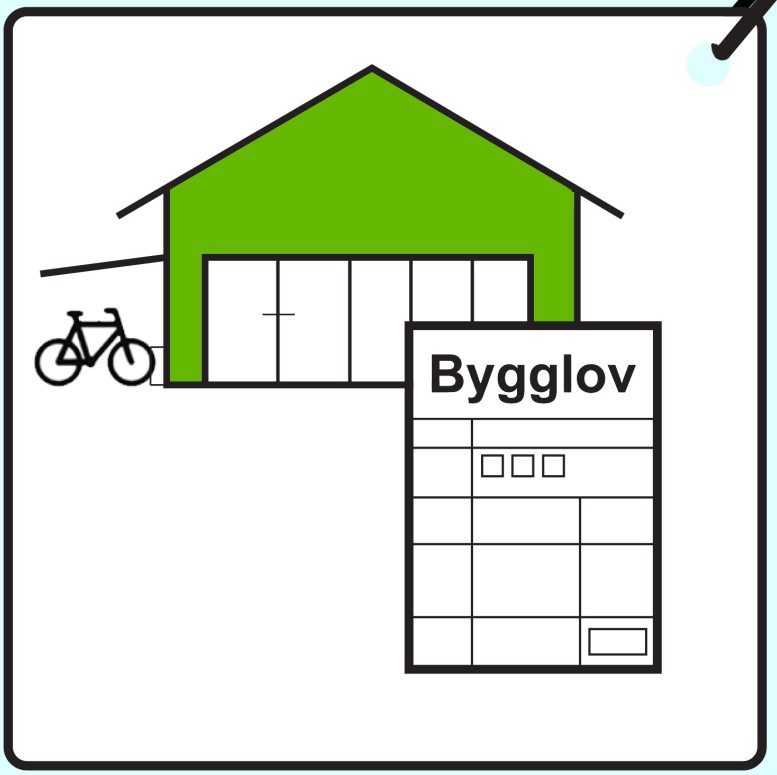
En plattform för att komma förbi den låsning i givna positioner som finns kan vara framtagande av underlag för en nationell behovsanalys (se vidare kap. 5).

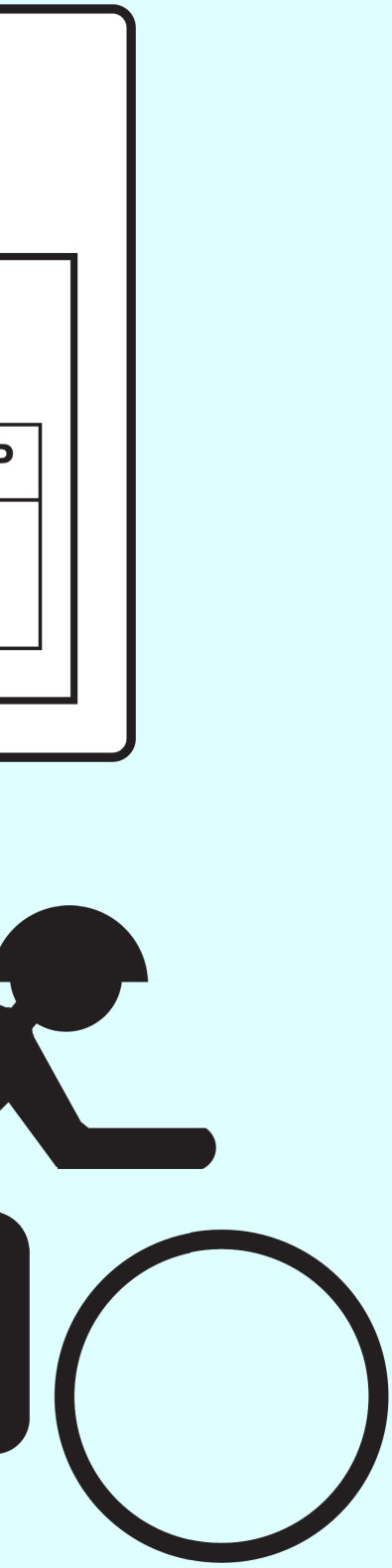


Alla måste dra åt samma håll mot en gemensam målbild.


Trafik-
strategi
Järnvägs-
plan
ÖP


Gestaltnings-
program
Detaljplan
resecentrum
B II
J


Bygglov



3. Planeringens möjligheter

En omfattande satsning på utbyggnad av cykeltrafiknätet har gjorts i många kommuner, men även bättre vägvisning och andra cykelfrämjande åtgärder har genomförts. Helhetsansvaret enligt plan- och bygglagen för bebyggelse och mark- och vattenanvändning, ger kommunen auktoritet att samordna övriga parter. Boverket bedömer att kommunen har en nyckelroll i arbetet med att samordna de lokala lösningarna.

Lyft cykelfrågan i den kommunala planeringen

Med stöd av rekommendationer i översiktsplanen kan kommunen driva behovet av cykelparkering vid stationer, resecentra och hållplatser och sätta in detta i sitt sammanhang som en del av kollektivtrafikens infrastruktur. Nodernas dignitet i systemet tydliggörs utifrån underlaget från nationell och regional trafikplanering. Kommunens egen trafikplanering, t.ex. i form av en trafikstrategi, ger underlag för översiktsplaneringen. I dessa processer kan cykelplaneringen lyftas som en del av trafikstrategin eller som ett särskilt dokument. I en cykelplan, kan dels kopplingen med cykelnätet och stationsområdet tillgodoses och dels kraven på goda parkeringar preciseras. Genom denna, och t.ex. genom parkeringsnormer för cyklar, får kommunen underlag för sitt arbete med detaljplanering och bygglov.

Cykelparkeringar kan från plansynpunkt ordnas såväl på allmän platsmark som på kvartersmark med de olika beteckningar som kan vara aktuella i stationsområdet. För väderskydd krävs alltid bygglov. Beroende på storleken på parkeringsgarage och uthyrningsboxar kan planändring behövas för detta. Ett akut behov och direkta förbättringar har ofta kunnat lösas inom ramen för de befintliga planförhållandena. På sikt är det angeläget att säkerställa cykelparkering i plan, även i de befintliga stationsområdena.

Krav på att parkeringsplatser ska finnas

Enligt PBL är ansvaret för att tillgodose behovet av parkering tydligt knutet till och ska lösas på den fastighet där parkeringsbehovet genereras.
3 kap. 15 § plan- och bygglagen anger att ”lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon i skälig utsträckning anordnas på tomten eller i närheten av denna”. Går inte parkering att lösa på tomten brukar frågan lösas inom planområdet (om en detaljplan upprättas) och därvid finansieras i avtal som knyts till planens genomförande. Beträffande bilparkering tillämpas dessutom så kallat. parkeringsköp, som innebär att en fastighets parkeringsbehov löses på kommunalt ägd parkeringsplats på allmän plats eller parkeringsfastighet, eller i t.ex. ett privat parkeringshus. Krav på parkeringsplatser gäller även cykelparkering eftersom cykeln är ett fordon.

Plan- och bygglagen som instrument vid planering av cykelparkering

Översiktsplan

Kommunen kan redovisa riktlinjer för lokalisering av kollektivtrafiknoder och bebyggelseutveckling för stationsnära områden i översiktsplanen. I en fördjupning av översiktsplanen kan detaljeringsgraden utvecklas för ortens cykelinfrastruktur och redovisningen förtydligas om hur cyklister når kollektivtrafiknoder. Översiktsplanen är vägledande för mer detaljerade kommunala trafikplaner, såsom särskilda cykelplaner, och har därigenom en betydelse för beredskap när det gäller framtida nyanläggning av cykelparkeringar.

Detaljplan

Detaljplanen reglerar rättigheter och skyldigheter vid byggande men garanterar inte nyttjande av byggrätten, det vill säga att planen förverkligas. En detaljplan möjliggör lämplig markanvändning, men garanterar inte att i planen redovisad markanvändning förverkligas, till exempel cykelparkering av en viss omfattning.

Plan-och bygglagen innehåller inte specifika bestämmelser avseende cykelparkeringar. Av *Boken om detaljplan* Boverket 2002, allmänna råd, framgår dock att en detaljplan ska uppfylla det så kallade tydlighetskravet, vilket innebär att den ska ange ”huvudsaklig förläggning av ...trafik”, samt för områden med bland annat flerbostadshus ”tillfarter, parkering”. Detaljplaner för järnvägsstationer kan således anvisa mark för cykelparkering genom specifika planbestämmelser.

Genomförandebeskrivning och exploateringssamverkan

Bestämmelser om genomförandebeskrivning redovisas i 6 kap 1 § PBL. Vid upprättandet av förslag till detaljplan ska en särskild genomförandebeskrivning redovisa de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för ett samordnat, och även i övrigt ändamålsenligt, genomförande av planen. När kommunen inte äger marken skrivs ett exploateringsavtal mellan kommun och markägare/byggherre. I dessa regleras vad kommun respektive exploatör kommer att bygga och ansvara för under genomförandet.

Andra typer av planprogram såsom gestaltningsprogram, kvalitetsprogram och lokalprogram kan kopplas till detaljplanen vid upprättande av exploateringsavtal. Programmen kan vara mera detaljerade än själva detaljplanen genom att till exempel antalet parkeringsplatser, deras utformning och placering beskrivs. Sådana program kan utgöra en gemensam plattform för aktörerna. Kopplingarna mellan planläggning, avtal och genomförande kan därigenom få betydelse för parkeringsanläggningens kvalitet.

Bestämmelser om tomter och allmänna platser m.m.

Oavsett bygglovprövning (se nedan) gäller de ovan relaterade bestämmelserna i 3 kap 15 § PBL om tomters anordnande. Beträffande parkeringsplatser på gatumark och annan allmän platsmark måste ändamålet med den allmänna platsen uppfyllas, vilket för gatumark är trafikändamål. Cykelparkering på gatumark inom detaljplan kräver tillstånd av polisen.

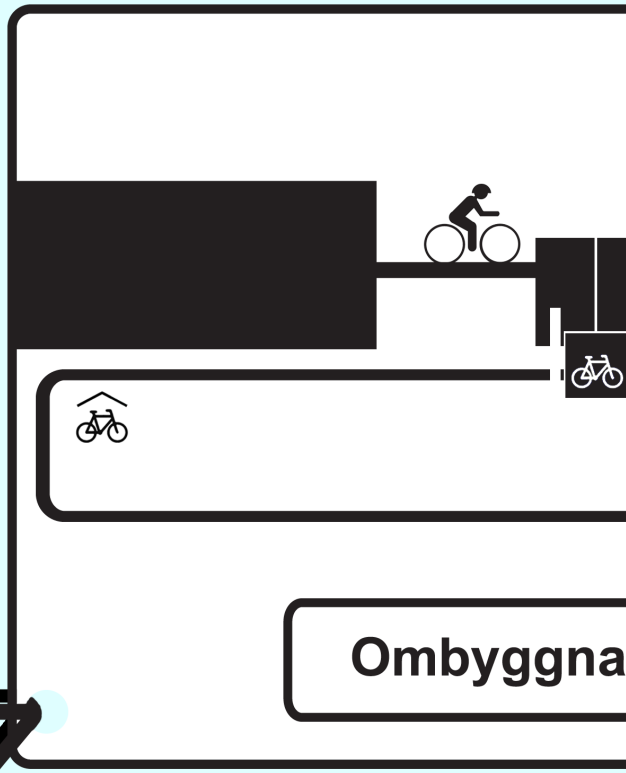
Bygglov

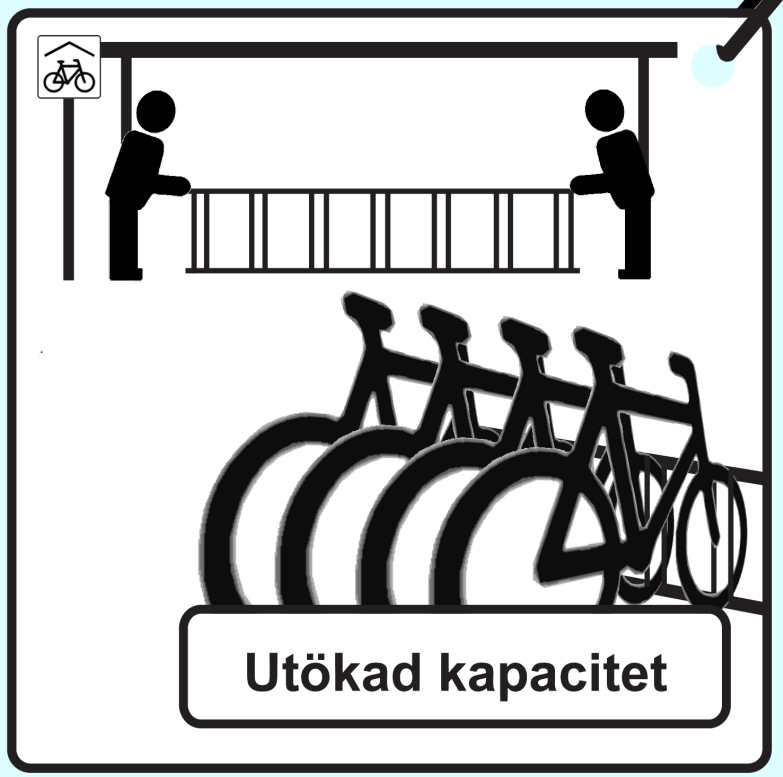
Det fordras bygglov för att anordna parkeringsplatser utomhus enligt 8 kap 2 § PBL. Kravet avser främst parkeringsplatser för motorfordon beroende på de störningar som dessa genererar, men i förarbetena (prop 1985/86:1 sid 691) nämns också stora hårdgjorda ytors påverkan på vattenbalansen och konkurrens om marken. Huruvida bygglov fordras för cykelparkeringar utomhus är osäkert. En omfattande cykelparkeringsplats som ska anläggas torde normalt kräva bygglov. Beträffande konkurrens om marken måste cykelparkeringen snarast hävdas gentemot kraftfullare markanvändningsintressen. Bygglovkravet enligt ovan gäller inte en- och tvåfamiljshus samt parkeringsplatser på detaljplanelagd gatumark eller parkeringsplatser som anläggs med stöd av väglagen.

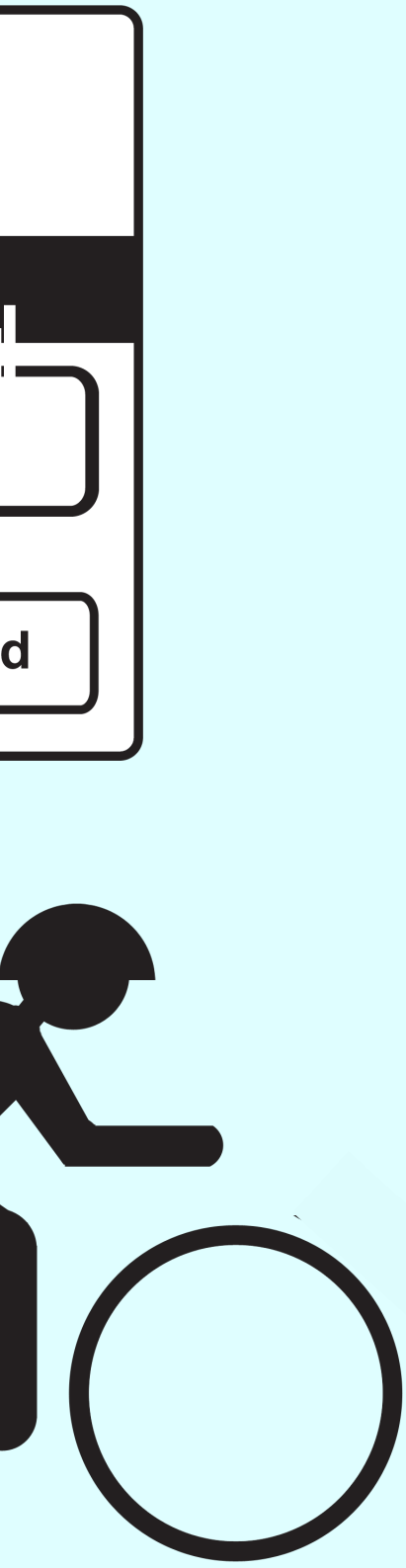
Kommunen kan besluta om bygglov förenat med särskilda villkor. Till exempel kan iordningsställande av parkering utgöra ett villkor för lov att uppföra ett stationshus. Villkor i samband med bygglov måste ha stöd i plan- och bygglagen och kan i princip bara ställas på åtgärder som intressenten råder över, med andra ord måste villkoren kunna uppfyllas av sökanden själv.

Väderskydd, det vill säga tak över cykelställen, kräver alltid bygglov, liksom cykelgarage (även mindre sådana). Observera att planförhållandena inte behöver vara ett hinder för att ordna ställ som behövs. För tillfälliga behov kan tillfälligt bygglov ges, om det från allmän synpunkt bedöms lämpligt, och inte strider mot syftet med den gällande planen. Ett större cykelgarage kan däremot kräva planändring om det t.ex. läggs på område som är parkmark i gällande plan.

P
Nyanläggning


Ombyggna


Utökad kapacitet



4. Några exempel

Med utgångspunkt i några praktikfall beskrivs här hur man har hanterat cykelparkeringar vid kollektivtrafiknoder. Exemplen diskuteras utifrån tre olika planeringsfall; nybyggnation av station, ombyggnation av station samt utökad kapacitet och kvalitet på grund av efterfrågan. Exemplen visar att kommuner som aktivt engagerat sig för ökat cyklande har tagit på sig rollen att samordna och genomföra utbyggnad. Även driften av parkeringsplatserna ansvarar kommunerna för på många håll.

LUND C – en plats med plats för cyklar

Cykelresecentret Lundahoj startade sin verksamhet i en byggbod 1997. Idag är verksamheten inrymd i norra delen av det gamla godsmagasinet på östra sidan järnvägen, där man också erbjuder service till cyklister. Här kan man hyra en av 300 bevakade platser och ovanpå Lundahojs lokaler finns ytterligare 300 platser under tak som är tillgängliga dygnet runt. På ömse sidor om stationen finns också öppna cykelparkeringar.

Lundahoj är tillgängligt från båda sidor av järnvägen genom att det ligger i anslutning till en gång- och cykelbro över spåren. Från bron har man direkt förbindelse med plattformarna. En öppen cykelparkering finns också på västra sidan spårområdet i anslutning till bron, liksom 200 platser i ett underjordiskt cykelgarage som drivs av kommunens parkeringsbolag. Totalt finns 3300 cykelparkeringsplatser vid stationen.

LUND resecentrum

Utökning av cykelparkering utan planändring

Cykelresecentrum Lundahoj med bevakade platser

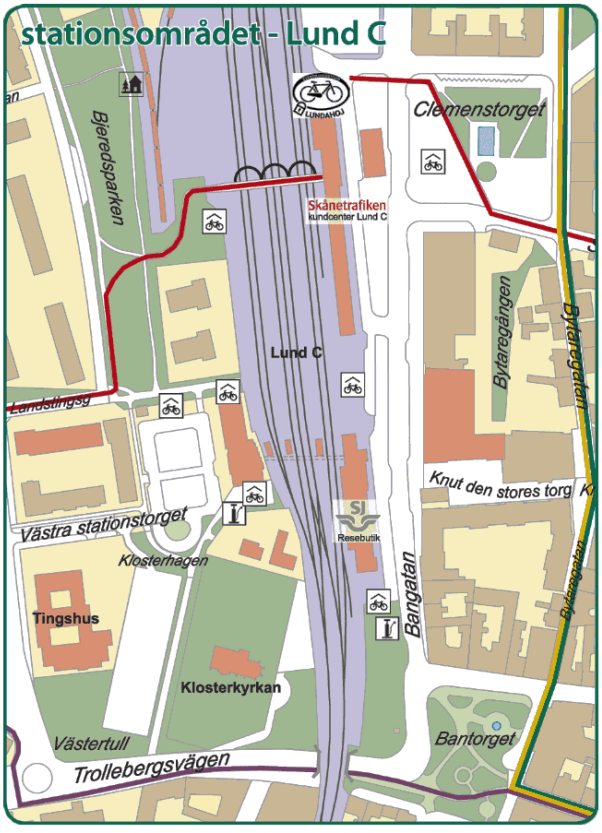
Cykelparkering på olika typer av planlagd mark

Cykelparkeringar ligger till stor del på mark ägd av Jernhusen

Cykelställen kring stationsområdet patrulleras av Lundahojs personal för att hålla cykelstölderna nere. Cykelparkeringsförbud utanför anordnade parkeringsplatser är beslutat i lokala föreskrifter, och Lundahojs personal har beslutad delegation på att samla upp felparkerade cyklar. Dessa flyttas i första hand till närmaste cykelställ, men i vissa fall tar man hand om cyklarna så att ägaren får lösa ut dem. Hanteringen är rättsligt prövad.

Initialt fanns politiska mål att förbättra för cykeltrafiken. Man behövde även ordna upp i det cykelkaos som fanns utanför stationsentrén, och som försämrade framkomligheten för gående och riskerade att vara farliga hinder för synskadade. Kommunen anlade cykelparkeringsplatser på allmän platsmark.

Inom ramen för samarbetet med inblandade intressenter kring stationen gjorde kommunen en överenskommelse med markägaren (då SJ, nu Jernhusen) om att även anlägga cykelparkering på själva stationsområdet. Området omfattas till stora delar av en detaljplan från 1963, och är där markerat som järnvägsområde, för vissa delar gäller fortfarande 1880-talets gamla stadsplan. Någon planändring behövdes dock inte för att komma igång med första etappen.



Ett utdrag från Lunds kommuns cykelkarta visar stationsområdet med cykelparkeringar strategiskt vid tillfarterna till stationen. Platser i cykelgarage finns dels i parkeringshuset väster om spåren, dels i Lundahojs anläggning. Cykelleder genom centrum markeras med olika färger.

För helhetslösningen väster om stationen, med ny stationsbyggnad, garage, angöring och anslutning till gång- och cykelbron, gjordes en detaljplan. Denna innefattar även spårområdet och den norra delen av godsmagasinet där Lundahoj finns. Genom planbestämmelser regleras cykelparkering på både allmän platsmark och kvartersmark. Lundahojs verksamhet har beteckningen Tc, kollektivtrafik och cykelparkering.

Cykelparkeringsåtgärderna har delfinansierats med statliga KLIMP-bidrag. Bidrag från Interreg IIIB Östersjön har också hjälpt till. Idag hyr kommunen Lundahojs lokaler av Jernhusen AB. Cykelparkeringen utomhus, på västra sidan spåren, upplåts av Jernhusen men sköts av kommunen.

På detta utdrag från detaljplanen för västra angöringen vid Lunds C finns särskilt angiven cykelparkering ”cykelp” både på allmän plats (parkmark) och kvartersmark (”Parkering” Pp och ”Kollektivtrafik och cykelparkering” Tc). Cykelparkeringen i garaget under den västra stationsbyggnaden inryms inom beteckningen Kp ”parkering”. Cykelparkeringsplatserna ansluter till gc stråken.

STUVSTA – pendeltågsstation i Stockholmsregionen

Stuvsta – Snättringe i Huddinge kommun är med sina cirka 15 500 invånare en integrerad del i Stockholms södra tätortsbebyggelse. Stuvsta är en relativt stor pendeltågstation med cirka 3000 av- och påstigande en vanlig vardag.

Med bakgrund i försöken med trängselavgifter i Stockholm centrum, genomfördes en kapacitetsförstärkning gällande cykelparkeringar vid Stuvsta station 2005. Sammantaget uppfördes då 132 nya cykelparkeringsplatser, 48 platser på centrumsidan och 84 platser vid den befintliga cykelparkeringen på västra sidan. Efter utökningen finns idag sammanlagt 399 cykelparkeringar vid stationen, varav drygt 260 är belägna inom 30 meter från stationsentrén. Samtliga cykelparkeringar har väderskydd, medan 264 har låsbara ställ.

Det finns flera markägare i närområdet kring Stuvsta station, men Huddinge kommun äger det mesta. Den största cykelparkeringen, vid stationens östra ingång, ligger på kommunens mark, medan cykelparkeringen vid den västra ingången ligger på mark som ägs av fastighetsbolaget Kungsleden.

Utbyggnaden av cykelparkeringarna i Stuvsta genomfördes utan att detaljplanen upprättades eller ändrades. Den investeringspott för infartsparkeringar för cykel och bil, som skapades i samband med försöket med trängselskatten, fungerade som katalysator för förbättringen. Den nuvarande detaljplanen för stationsområdet är från 1984. I detaljplanen finns inga illustrationer om cykelparkering på platsen, däremot står det i planbeskrivningen att cykelparkering ska ordnas vid centrumtorget, i anslutning till pendeltågstationen. Antal cykelparkeringsplatser liksom mer specificerad plats anges inte i planhandlingarna. Cykelparkeringarna på den västra sidan om spåret är placerade på allmän platsmark, i detaljplanen parkmark. Cykelparkeringen på stationens östra sida är placerad på mark avsedd för byggnadskvarter för allmänt ändamål.

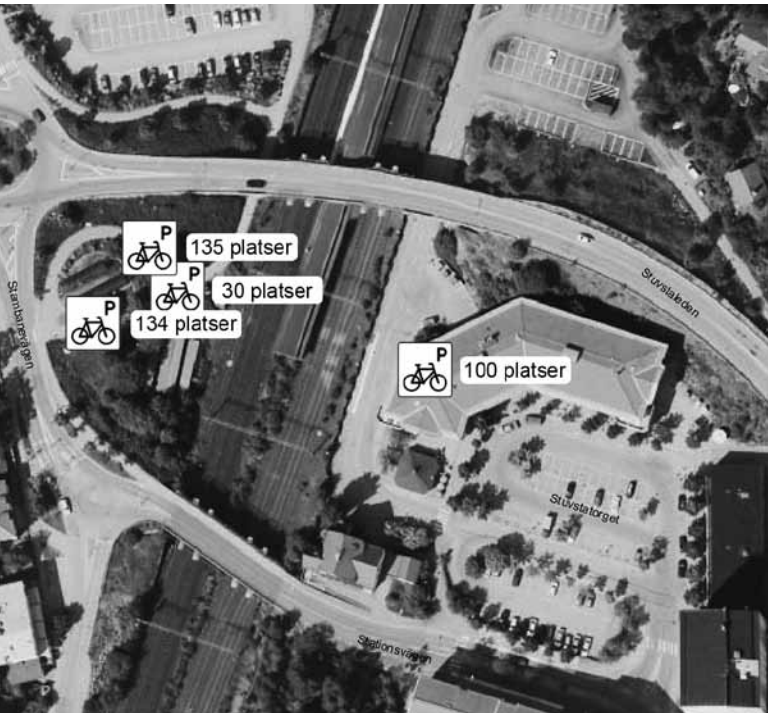
STUVSTA pendeltågsstation

Investeringspott i samband med försöket med trängselskatt, katalysator för förbättringen

Utökning av cykelparkeringar utan planändring

3000 resenärer/dygn

Huddinge kommun huvudsaklig markägare



T.v: Översikt över Stuvsta station.
Nedan t.h: Cykelparkeringen intill stationsingången.
Källa: Huddinge kommun.

UMEÅ ÖSTRA – nytt regionalt resecentrum längs Botniabanan

Umeå är även en stad med relativt många cyklister och i tätorten utgör cykelresorna 22 procent. När Botniabanan tas i bruk hösten 2010 blir det två stopp i Umeå, ett vid dagens station i centrala Umeå och ett nytt stopp längre österut, vid universitetet och Norrlands universitetssjukhus. Umeå Östra förväntas få nästan 3000 på- och avstigande resenärer per dygn efter öppningen hösten 2010. Prognosen pekar dock på en stark ökning och år 2020 förväntas en fördubbling av antalet resenärer. Resandeprognosen visar också att cirka 11 procent av resenärerna som färdas från stationen till sin arbetsplats kommer att cykla, medan majoriteten promenerar. Cykelandelen för resenärer som färdas från hemmet till stationen förväntas bli cirka 28 procent för regionala resor.

Stationen vid Umeå Östra och tillhörande mark planeras och byggs av det kommunalt ägda bolaget Infrastruktur i Umeå AB (INAB), som också äger marken i direkt närhet till stationen. INAB:s uppdrag är att utveckla, uppföra och förvalta resecentrum i Umeå tätort och Hörnefors, med anknytning till Botniabanan. De ska även utveckla och tillhandahålla verksamheter till resecentrum som positivt förbättrar kollektivtrafikens konkurrenskraft inom Umeå kommun. Vid den östra entrén mot sjukhuset förs i nuläget en dialog med Landstinget om hur marken ska planeras och skötas, projektering har inte påbörjats (december 2009).

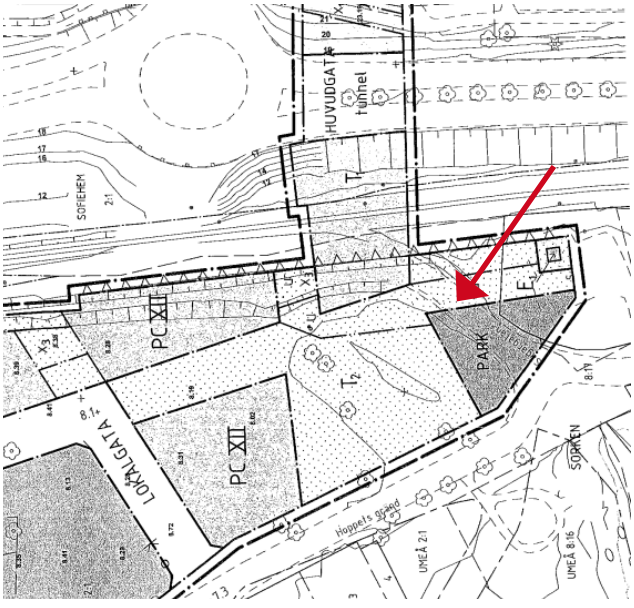
UMEÅ ÖSTRA regionalt resecentrum

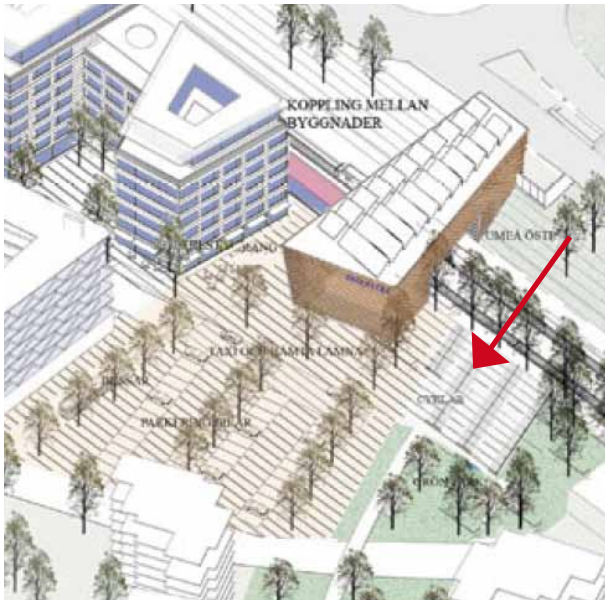
Samverkan mellan kommunen och Botniabanan AB

Övergripande cykeltrafikprogram med förslag till framtagande av cykelparkeringsnorm

Infrastruktur i Umeå AB (INAB) huvudsaklig markägare

Ny detaljplan, otydlig beträffande cykelparkering





Utsnitt ur detaljplanen väster om spårområdet samt idéskiss till lokalprogrammet för samma område. På kvartersmark för stationsområde T_2 visas i skissen både cykelparkering och bilparkering. Cykelplatserna ligger mycket nära ingången till stationen. Källa: Umeå kommun och White Arkitekter AB.

I samverkan med Banverket tog Umeå kommun år 1998 fram en fördjupning av översiktsplanen för Botniabanans dragning genom kommunen. För områdena kring de två entréerna har sedan detaljplan upprättats. Cykelparkeringarna kommer att placeras på yta som i detaljplanen markeras som stationsområde, T2 (där även bilparkering på mark inryms). Inga speciella bestämmelser finns gällande deras utformning. Planillustrationerna visar inte heller några cykelparkeringar vid stationen och i genomförandebeskrivningen nämns inget om ansvaret för denna fråga.

Innan detaljplanen för området togs fram arbetade Botniabanan AB fram ett estetiskt program som behandlar antalet cykelparkeringar vid Umeå Östra. I det estetiska programmet finns en prognos för totalt cirka 1 000 cykelparkeringsplatser år 2015, cirka 750 platser vid östra entrén och cirka 250 platser vid västra entrén. Umeå kommun har upprättat ett lokalprogram för Umeå Östra. Där specificeras antalet cykelparkeringar samt avstånd till entrén. Utgångspunkterna är att det ska vara smidigt att dra sin cykel mellan stationens två entréer och att klimatskyddade uppställningsplatser med fastlåsningsmöjligheter ska finnas på ett avstånd av högst 35 meter från entrén.

Även möjligheten att ta med cykeln på tåg, och de krav det ställer på stationsutformningen, lyfts i programmet. Vidare finns också en tillgänglighetsanalys i programmet, som lyfter fram att god tillgänglighet, till fots respektive med cykel, till och genom resecentrum bör ges högsta prioritet vid utformning av stationen.

På grund av praktiska problem i slutskedet har programmen emellertid inte kunnat följas fullt ut. Cirka 150 cykelparkeringar kommer att finnas på den västra sidan av stationen. Alla parkeringar kommer att ha väderskydd och vara lokaliserade inom 30 m från stationsentrén. Inga ställ kommer att vara låsbara. Fler cykelparkeringar kan komma att byggas, men detta kräver att man får tillgång till markyta på intilliggande fastighet.

Umeå kommun har under många år arbetat aktivt med cykeltrafikfrågor. Under 2009 färdigställdes ett nytt cykeltrafikprogram där målsättningen bl.a. är att resor med cykel och till fots tillsammans ska bli de mest använda färdsätten för boende inom Umeå tätort. Man har även som mål att andelen resor som görs med kollektivtrafik, cykel eller till fots tillsammans ska utgöra minst 55 procent av alla resor för boende inom Umeå tätort år 2014. År 2022 är ambitionen att dessa resor ska utgöra minst 65 procent. Cykeltrafikprogrammet föreslår också att kommunen ska ta fram en cykelparkeringsnorm för nybyggnationer.

VÄXJÖ – cykeln i fokus vid planeringen av ett hållbart transportsystem

En del av Växjö kommuns trafikstrategi för ett hållbart transportsystem handlar om att förbättra förutsättningarna för cykling. I arbetet ingår fler och bättre cykelparkeringar vid kollektivtrafiknoder.

I september 2007 slöt kommunen ett samverkansavtal med Kärnhem AB för att tillsammans

VÄXJÖ resecentrum

Trafikstrategi med helhetssyn på cykelfrågan

Samordning med exploatering vid stationen

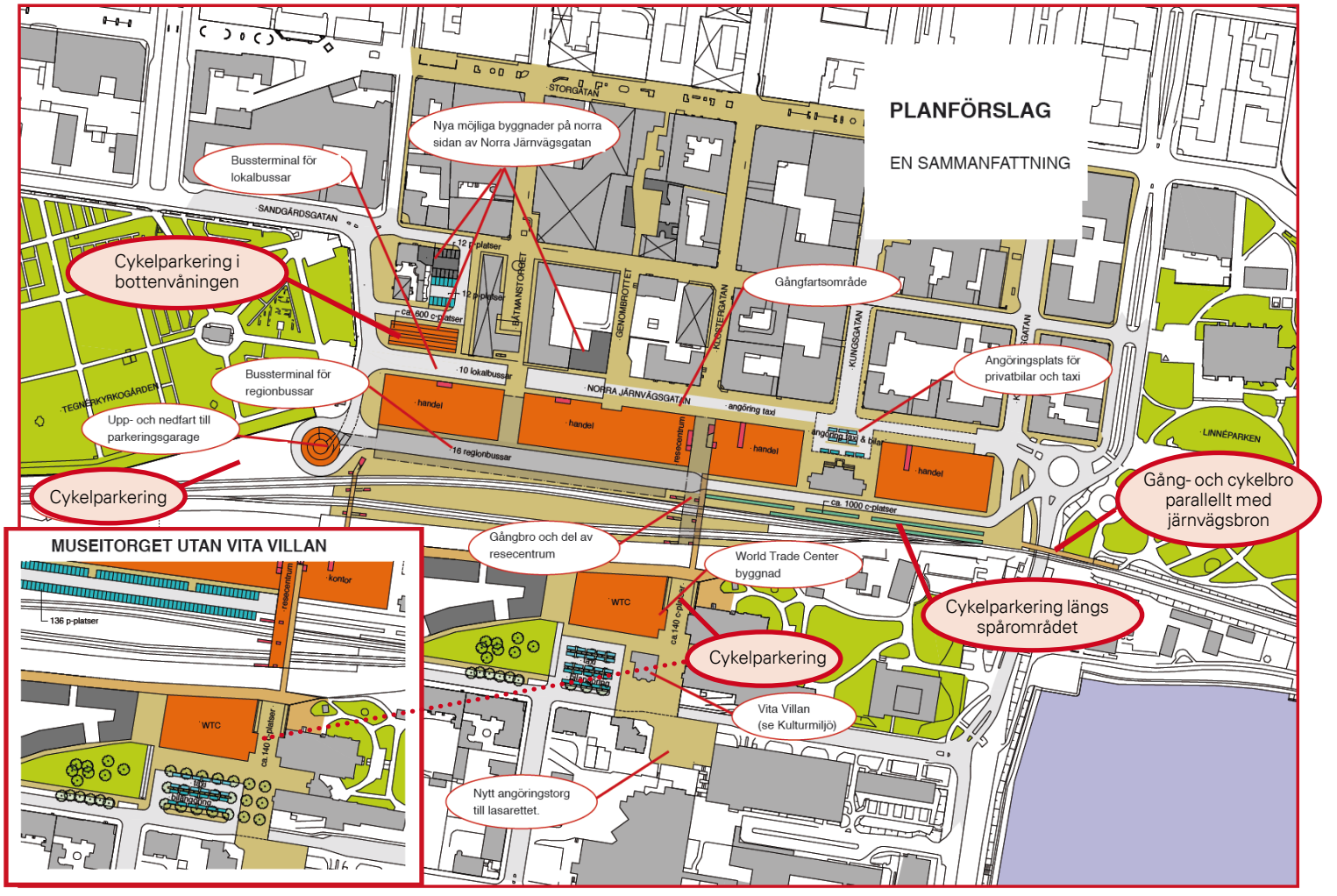
Planprogram efter parallella uppdrag

Kraftig ökning av cykelparkeringskapaciteten

undersöka möjligheterna att på området norr om järnvägen etablera World Trade Center. En mängd olika delstudier för området arbetades fram samma höst. Bland annat togs det fram underlag för en omdisponering av bussterminalen, en studie över konsekvenserna av en överdäckning av spåren samt en utredning över bangårdens framtida utformning. Tillsammans utgjorde de underlag för det program för parallella uppdrag som påbörjades i maj 2008.

Syftet med de parallella uppdragen var att låta tre kvalificerade företag titta på hur området kan disponeras. Målsättningen för Kärnhem var att hitta en samarbetspartner för projektet och för kommunen att få in underlag inför planprogram för området. Utifrån de tre förslagen arbetades ett förslag till planprogram fram under början av 2009. Programmet är godkänt av kommunstyrelsen med vissa modifieringar. Under 2010 arbetar man vidare med detaljplanering av området.

Samrådsversionen (2009-02-23) av planprogram för Växjö stationsområde visar cykelparkeringar i anslutning till olika infarter. En särskild gång- och cykelbro intill spåren ökar tillgängligheten till cykelparkeringarna närmast plattformarna. Källa: Växjö kommun (bearbetning Boverket).



En av målsättningarna för projektet är att skapa en tydlig målpunkt i centrum och stärka utvecklingsmöjligheterna för kollektivt resande. Det konstateras att antalet cyklar som ska parkeras vid resecentrumet har ökat kraftigt de senaste åren. Idag upptar cykelparkeringen en stor del av platsen mellan den gamla stationsbyggnaden och dagens resecentrum.

Den yta som krävs för dagens och framtidens cykelparkering kan enligt planprogrammet inte underskattas och måste finnas med i planeringen från början. Förslaget är att cykelparkeringar ska finnas på fyra ställen, i anslutning till de stora gång- och cykelstråken och vid mål- och bytespunkter. Utrymme för cykelgarage med cykelservice anges också i bottenvåningen av en av de föreslagna nya byggnaderna. Totalt finns i planen reserverade ytor för drygt 2000 cykelparkeringsplatser, en betydlig förbättring av dagens situation.

Tre planeringsfall

Vid detaljplanering enligt plan- och bygglagen är det kommunen som bedömer hur mycket parkeringsyta som behövs. Som exempel kan nämnas att i Malmö kommuns samrådsförslag till ny parkeringsnorm, använder man i viss mån parkeringsnormen som ett styrmedel för att främja kollektivtrafik och cykelparkering i innerstaden. Eftersom kollektivresande liksom cyklande till stationer ökat mycket uppkommer behovet i många befintliga miljöer. Vad detta innebär för kommunens möjlighet att agera med hjälp av fysisk planering kommenteras nedan med koppling till ovan presenterade exempel. Hur aktualiseras plan- och bygglagen i olika planeringssituationer och vilka är de huvudsakliga aktörerna? Tre olika behovssituationer har studerats:

- Nyanläggning av stationer
- Ombyggnad av stationer
- Utökad kapacitet och/eller kvalitet på grund av ökad efterfrågan m.m.

Fall 1: Nyanläggning av stationer

Vid planering av helt nya stationer kan kommunen ställa krav på att cykelparkering ska ordnas i tillräcklig utsträckning. Kommunen ska enligt plan- och bygglagen upprätta en detaljplan med syftet att pröva om det går att bedriva en verksamhet på ett acceptabelt sätt. Exemplet i detta fall är Umeå, där man nu bygger ett nytt regionalt resecentrum vid Botniabanan.

Planinstrument
I Umeå upprättades först en fördjupad översiktplan, sedan ett estetiskt program och ett lokalprogram för den nya stationen och stationsområdet. Det estetiska programmet och lokalprogrammet var relativt detaljerade i sin specifikation av cykelparkeringarnas antal, lokalisering och utformning. Detaljplanen som upprättades för västra entrén av Umeå nya resecentrum redovisar dock endast planbestämmelser i form av ytor för stationsområde, där både cykelparkering och bilparkering på mark inryms. Planbeskrivningen nämner inte heller var cykelparkeringar ska placeras.

Möjlig planprocess
Detaljplaneläggning och bygglov, enligt plan- och bygglagen.

Aktörer
Kommunen och byggherren (t.ex. Banverket eller kollektivtrafikhuvudmannen). Cykelparkeringarna vid Umeå Ö bekostas av Umeå kommun genom det kommunägda bolaget INAB.

Kommentar
Exemplet från Umeå visar att kommunen kan säkerställa tillräckligt utbud vid nyanläggning av ett resecentrum genom att säkra en yta för cykelparkering i detaljplanen. Det är emellertid inte självklart att kommunen i detaljplan kan ställa direkta krav på antalet cykelparkeringar, eller parkeringens standard med avseende på stöldsäkerhet och väderskydd.

Enligt 5 kap. 7 § PBL får i planen meddelas bestämmelser om ”placering, utformning och utförande av byggnader, andra anläggningar och tomter…”. Detta ger ganska långtgående möjligheter att reglera i första hand byggnaders färg, form, material, byggnadssätt m.m. Planen får dock inte göras mer detaljerad än som är nödvändigt med hänsyn till dess syfte.

Andra typer av planprogram såsom gestaltningsprogram, kvalitetsprogram och lokalprogram kan preciseras mer än själva detaljplanen. I dessa kan antalet parkeringsplatser, deras utformning och placeringanges i samråd med fastighetsägaren. genom antagande av detaljplanen. Sådana program kan kopplas till genomförandebeskrivningen av detaljplanen genom exploateringsavtal.

Fall 2: Ombyggnad av stationer

Vid väsentliga ombyggnader av stationsbyggnader krävs bygglov. Det är dock osäkert om kommunen i samband med bygglovprövningen kan ställa krav på utökad eller på annat sätt förbättrad cykelparkering. Detta beror på om fastighetsägaren har rådighet över lämpliga markområden. En väsentlig ombyggnad kan dock innebära att kommunen väljer att upprätta en ny detaljplan för att lösa fler frågor utöver stationsombyggnaden.

Växjö är ett exempel på en planerad större ombyggnad som tillsammans med övrig exploatering lett till att en detaljplaneprocess inletts utifrån kommunens övergripande planer och strategier. Kommunen har tecknat ett samverkansavtal med en extern intressent, Kärnhem AB, för att tillsammans utveckla det aktuella området. Tanken är att utbyggnaden av stationsområdet ska ske etappvis med utgångspunkt i det förslag som skissas upp i planprogrammet.

Möjlig planprocess
Detaljplaneläggning och bygglov enligt plan- och bygglagen.

Aktörer
Kommunerna och byggherren (t.ex. Banverket och Jernhusen)

Kommentar
Exemplen från Växjö visar att kommunen i vissa fall kan säkerställa tillräckligt utbud även vid ombyggnad av en station genom att upprätta detaljplan. I Växjö kommuns fall rör det sig om en mer omfattande ombyggnad av stationsområdet, där en detaljplaneläggning blir ett måste. Skäl för att annars initiera detaljplaneläggning föreligger om man behöver lösa flera frågor i ett sammanhang, t.ex. se över tillfartsfrågor, säkerhet för olika trafikantgrupper m.m. Vidare kan bristande cykelparkeringskapacitet, som medför olämpligt parkerade cyklar, som i sin tur minskar funktionshindrades säkerhet, ibland motivera en översyn av cykelparkeringsfrågan genom upprättande av detaljplan.

Det är osäkert om kommunen kan säkerställa tillräckligt utbud genom enbart bygglovprövning. I princip så är dock detta ett sätt att beakta behovet av cykelparkeringar vid ombyggnad. I denna studie saknas exempel där ett bygglov har förenats med krav på utökade cykelparkeringar. Det är oklart huruvida det förekommer att kommuner hanterar behov av utökad cykelparkering på detta sätt.

Fall 3: Utökad kapacitet och kvalitet på grund av efterfrågan m.m.

Behovet av cykelparkeringar kan öka genom att fler kollektivtrafik-resenärer väljer cykel för sina anslutningsresor. Även cyklisternas kvalitetsanspråk på cykelparkeringarna kan öka. Vidare kan behovet av cykelparkeringar öka genom att fler tåglinjer angör en station. Ytterligare ett fall är där samhället vill förbättra cyklisternas villkor och öka cyklandet för att uppfylla övergripande miljö- och tranportpolitiska mål.

Kommunen kan ta initiativ till en detaljplan om helhetssituationen behöver ordnas upp. I praktiken brukar dock inte detaljplaneinstrumentet användas för att enbart säkerställa behov av förbättrad kvalitet eller kapacitet på cykelparkeringar. Att upprätta en detaljplan enligt plan- och bygglagen för detta syfte utan andra motiv anses troligen som en onödigt komplicerad och kostsam process.

Exempel Stuvsta och Lund

Exemplet från Stuvsta visar att de förbättringar och utökning av cykelparkeringar som gjordes 2005, genomfördes utan att ny detaljplan upprättades eller ändrades. Förändringarna i Stuvsta innebar en utökning av cykelparkeringen med 132 platser till cirka 400 platser totalt. Ett avtal skrevs mellan Huddinge kommun, som markägare, och SL om kostnadsfri upplåtelse av mark för infartsparkering för bil och cykel. SL har svarat för kostnaderna under uppförandet och bekostar också underhållet.

Även i Lund genomfördes en utökning av antalet cykelparkeringsplatser utan ändring eller upprättande av ny detaljplan. Initiativet togs av kommunen som upprättade en överenskommelse med markägaren, Jernhusen, om att anlägga cykelparkering inom stationsområdet. I samband med utbyggnad av stationsanläggning väster om spåren, parkering och passage över spåren upprättades detaljplan som även innefattade Lundahojs anläggning öster om spåren.

Möjlig planprocess

Stationsförbättringsplaner, investeringsplanering inom trafikområdet via kollektivtrafikhuvudmannens försorg, regionala investeringsplaner, kommunal trafikplan eller nationell infrastrukturplanering. I undantagsfall detaljplaneläggning, om den planmässiga situationen är komplicerad.

Aktör

Tänkbara aktörer är kommunal förvaltning, statliga trafikmyndigheter, regionala självstyrelseorgan, kollektivtrafikhuvudmän, stationshusägare och kollektivtrafikoperatörer.

Kommentar

Ofta finns det ingenting som hindrar att man kan utöka en cykelparkering inom en yta som i detaljplan är avsedd för parkering eller allmän plats. Kollektivtrafikoperatörers och andra aktörers intresse av förbättringar i frågan kan påverkas genom att sambandet med resandeökning tydliggörs.

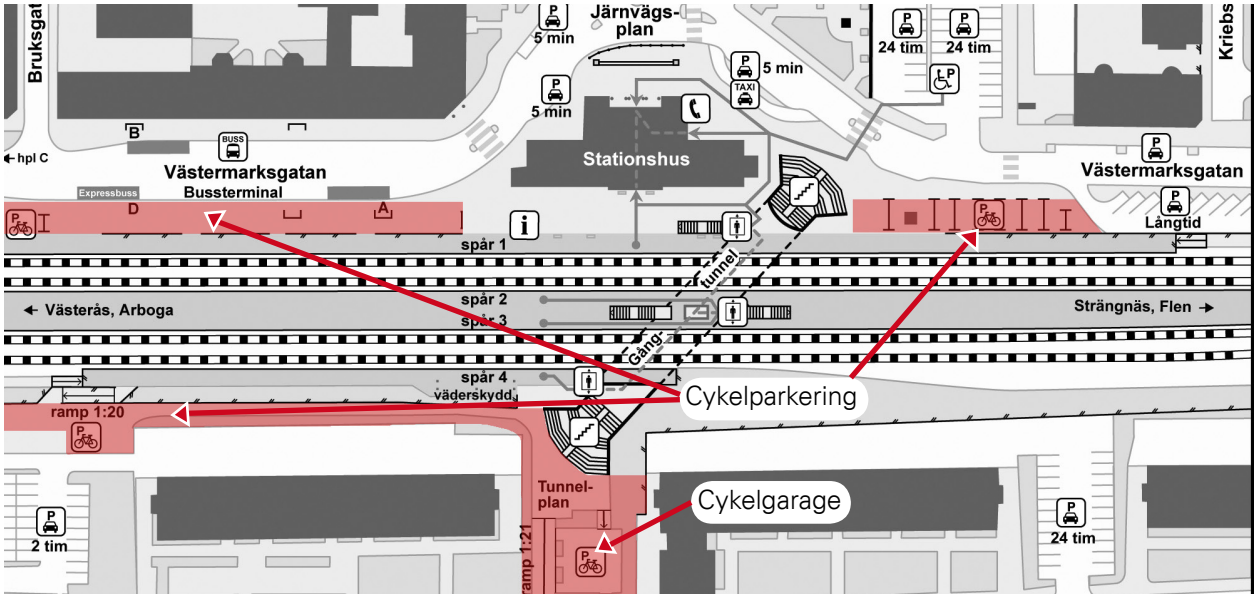
Lundahoj är en integrerad del av Lunds resecentrum och planlagd för cykelparkering i detaljplan från 1998 (se sidan 29). Lundahojs lokaler är direkt kopplad till gång- och cykelbron över spårområdet. En 90-graders vänstersväng från bron och en trappa, med skena för cykeln, leder ner till garagets bevakade och väderskyddade parkeringar.
Foto: Emma Franzén, Boverket.

Slutsatser

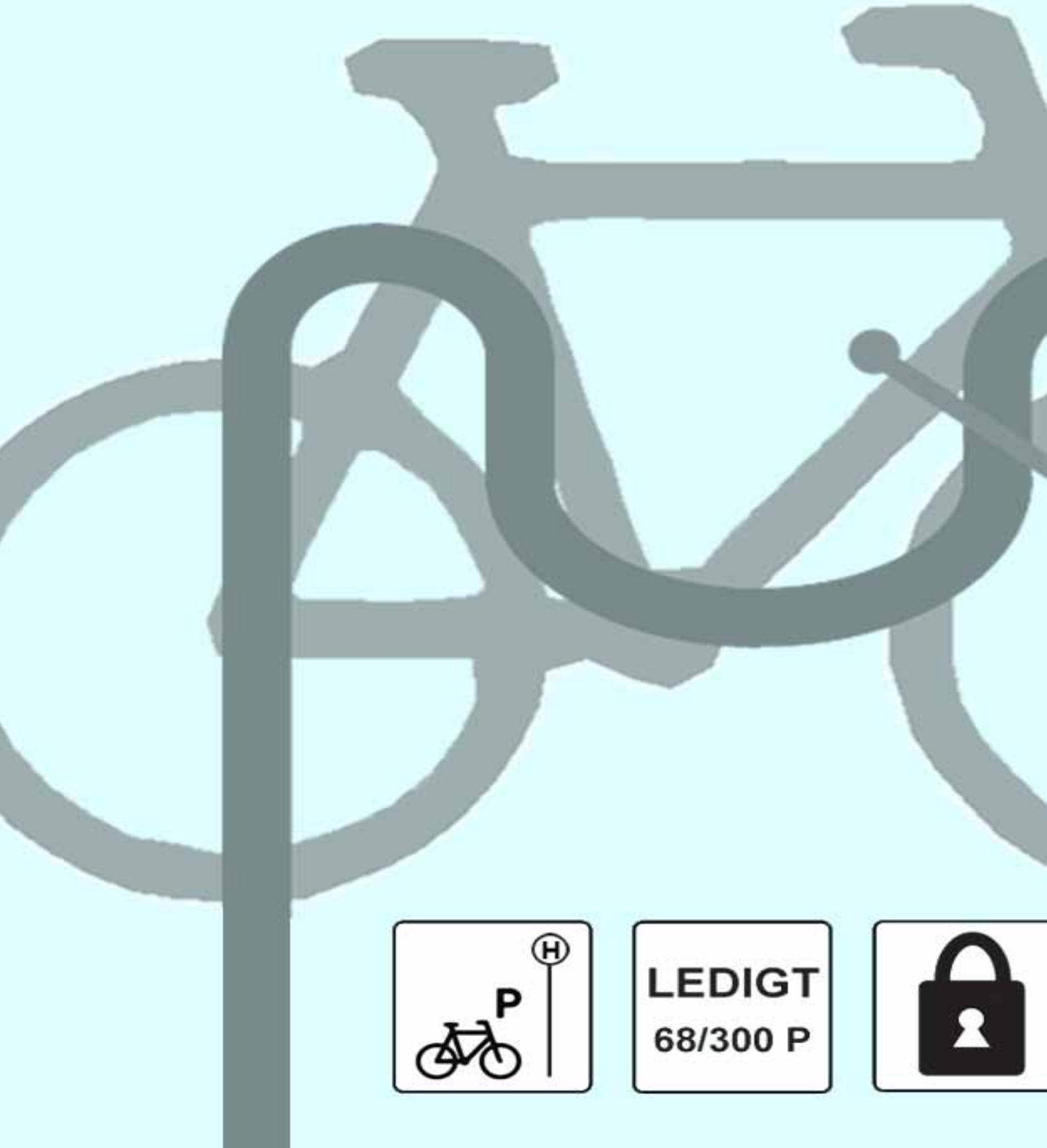
Kommuner kan använda detaljplanen för att säkerställa tillräckligt antal cykelparkeringar vid nyanläggning av stationer, och i vissa fall vid ombyggnad av befintliga stationer. Tydligheten beträffande cykelparkering kan öka. Att peka ut parkering för cykel i detaljplan är relativt ovanligt. Som alltid så beror möjligheterna, vid både ny- och ombyggnation, på den aktuella kommunens ambition och intresse av att planera och bygga för en förbättrad cykelinfrastruktur. En stor del av de förbättringsbehov som avser cykelparkering finns dock sannolikt vid befintliga stationer. Det är här den sammantaget största potentialen finns för att på bred front öka andelen kollektivtrafikresenärer som väljer cykel. God utformning och kapacitet vid nya stationer bör vara ett självklart krav, och kan även öka efterfrågetrycket mot de befintliga stationerna.

Enligt Boverkets bedömning är detaljplanering ett viktigt instrument för att utöka och säkerställa cykelparkeringar såväl vid nyanläggning som i samband med ombyggnad av befintliga stationer. Stationsförbättringsplanering och investeringsplanering inom trafikområdet via kollektivtrafikhuvudmannens försorg kan användas för utökning av cykelparkering när inte annan ombyggnad är aktuell. I undantagsfall kan då även detaljplaneläggning ske, om den planmässiga situationen är komplicerad.Vid de befintliga stationer där kapaciteten behöver ökas kan mindre åtgärder för att förbättra cykelparkeringen ofta åstadkommas inom ramen för gällande planer, och bygglov krävs för väderskydd. Det är dock tveksamt om kommunen kan kräva utökade cykelparkeringar vid befintliga stationer i samband med bygglovprövning av andra åtgärder.

För att få till stånd och säkerställa varaktiga och större förbättringar där konkurrerande markintressen finns kan enligt Boverkets bedömning ett planarbete på sikt vara nödvändigt. För att genomföra en sådan önskvärd planering måste berörda intressenter utveckla en gemensam plattform och finna finansieringsformer för detta. Genomförandeparter kan med fördel medverka i planprocessen.



Vid Eskilstuna station (omnämnt sid 14) byggdes cykelparkeringarna ut när Svealandsbanan kom till och resecentrum byggdes ut. Parkeringar och cykelgarage ligger nära plattformar och passage under spåren. I den detaljplan som upprättades finns särskilt angivna ytor för cykelparkering, markerade i figuren ovan. Bestämmelsetexten anger ”cykelparkering skall finnas”. Cykelparkeringarna är alla placerade på allmän plats. Av Boverket bearbetat kartunderlag från Samtrafiken, Länstrafiken Sverige.


P
H
LEDIGT
68/300 P

5. Råd och förslag

Nu ökar trycket på cykelparkering på många platser, och det behövs planering för mer cykelparkeringar på alla nivåer. Det gäller att beakta behoven av utrymme, kvalitet och service för cykelparkeringarna i anslutning till stationerna.

Nationell behovsanalys

En sammanfattande bild av det framtida behovet av cykelparkeringar i landet saknas. Boverket rekommenderar därför att inventeringar av detta genomförs, i samarbete mellan kommuner och de regionalt ansvariga för kollektivtrafiken. På så vis kan lokala och regionala gemensamma kunskapsplattformar skapas som utgångspunkt för fortsatt planering, dels kan det nationella behovet bedömas samlat.

En sådan behovsanalys bör omfatta en inventering av befintliga cykelparkeringar vid åtminstone alla större svenska kollektivtrafiknoder med avseende på främst närhet (utan omvägar), kapacitet, stöldsäkerhet, trygghet vid mörker samt väderskydd. Hänsyn behöver även tas till kollektivtrafikens resandeutveckling och till planering av bebyggelse.

Behovsanalysen bör samordnas mellan den organisation som ansvarar för den regionala länstrafikplanen respektive den som ansvarar kollektivtrafiken, i samarbete med berörda kommuner.
Den bör vidare:

- byggas ihop till en nationell helhetsbild för samtliga stationer av en viss storlek. Inventeringen bör således göras med en enhetlig inventeringsmodell av t.ex. en projektgrupp. Detta bl.a. för att kunna finna de platser där det finns störst förbättringsbehov, men även för att kunna ge underlag till bedömning av behovet av förbättringar, kostnader samt uppföljning av effekter av olika förbättringsstrategier
- genomföras med medverkan från kommuner (bl.a. med avseende på lokal ambitionsnivå, bebyggelseplaner, anslutande cykelnäts utformning etcetera)
- genomföras med medverkan från kollektivtrafikbranschen (bl.a. med avseende på resandeprognoser)
- syfta till att identifiera en nivå på vad som är god standard för cykelparkering vid olika stationsstorlekar.
- föreslå pilotinvesteringar som sedan utvärderas innan beslut tas om ett eventuellt större investeringsprogram.

Ett sådant kunskapsunderlag kan ge förutsättningar för att utveckla samverkan både beträffande planering, finansiering, genomförande och drift av cykelparkeringar som en del av Hela resankonceptet.

Inventering

Som en del av behovsanalysen bör de typer av cykelparkeringar som finns vid en specifik kollektivtrafiknod inventeras, ett underlag som behövs såväl för den lokala som den regionala planeringen. Ett

Typ av parkering	Totalt antal platser	Varav inom 30 m från plattform/entré		Varav mellan 30-100 m från plattform/entré	
		Med väderskydd	Utan väderskydd	Med väderskydd	Utan väderskydd
Bevakat garage					
Obevakat garage					
Ramställ/byglar					
Framhjulsställ					
Yta utan ställ					
Totalt					

exempel på inventeringsmall för detta visas nedan.

För en fullgod inventering av cykelparkeringens innehåll och funktion och behoven kompletteras mallen lämpligen med uppgifter om:

- resevaneundersökning
- utbud av trafikslag vid kollektivtrafiknoden
- befolkningsmängd i kommunen, kommundelen eller tätorten
- antalet av- och påstigande resenärer/dag vid stationen
- avstånd och tillgänglighet till andra viktiga målpunkter i staden/tätorten
- olika aktörers roller gällande cykelparkeringen
- cykelparkeringens beläggning
- detaljplan för området
- övergripande strategier för att utveckla cykeltrafiken inom berörd kommun
- hantering av skrotcyklar
- antalet stulna cyklar

Hur mycket platser behövs?

Faktorer som inverkar på cykelparkeringsbehovet är beräknad kollektivtrafik, cykeltradition och attityder, invånarantal och typ av stad, demografi, närhet, bebyggelsetäthet, vägnät topografi, klimat och användarvänlighet/service. Andelen tågresenärer som idag cyklar till eller från stationer varierar mellan under 10 procent och över 35 procent.

Kollektivtrafikbranschen och trafikhuvudmännen arbetar nu utifrån målsättningen att fördubbla kollektivtrafiken. Här finns som vi påpekat tidigare ett ömsesidigt beroende till cykelparkeringar, men hur mycket man på en viss plats kan räkna med att behovet faktiskt ökar måste bedömas lokalt. Lund har redan en hög cykelandel och man planerar stora förbättringar av det lokala kollektivtrafiknätet, bl.a. med spårvagn. Därför räknar man med att parkeringsbehovet för cyklar vid stationen/nya resecentrum kommer att fördubblas, d.v.s. öka lika mycket som kollektivtrafiken.

Växjö kommun skriver i sitt planprogram för det nya stationsområdet (samråd, februari 2009): *Den yta som krävs för dagens och framtidens cykelparkering kan inte överskattas och måste finnas med på programnivå*. Växjö som har starka ambitioner att öka cyklandet och bli *Sveriges bästa cykelstad* räknar med att behöva fyrdubbla cykelparkeringarna vid stationen. I Stockholm har man i gjort en sammanvägning av nuvarande resande och en ökning av cykeltrafiken samt förväntade effekter av citybanan. Dessutom förväntas en årlig ökning med cirka 5 procent.

Ta vara på tillfället!
Planering runt stationsområdet kan, som påpekats ovan, aktualiseras av många skäl, och det är då viktigt att kommunen bevakar det långsiktiga behovet av cykelparkering, lokalisering, ytor, utformning och skötsel.

Dimensionering av cykelparkeringar

Dimensionering av cykelparkeringar är en av de viktigaste faktorerna för att bygga upp en säker och väl fungerande cykelparkering. Viktigt är att cykeln får plats i cykelstället och att man med lätthet kan hantera cykeln inne i cykelparkeringen.

En annan viktig aspekt att tänka på vid planering av större ytor för cykelparkering, är att undvika för långa rader med cykelställ. Det ska vara lätt att ta sig in och ut från parkeringen, hitta en ledig plats och sedan hitta igen sin cykel. Det är också bra om fotgängare och cyklister har möjlighet att gena genom parkeringsytan och därmed passivt bevaka denna.

I Stockholms stads handledning för cykelparkeringar och i Malmö stads skrift om cykelgarage visas på olika utrymmesbehov beroende på val av cykelställ, cykelställ i två plan, cykelparkeringens lokalisering m.m. Man bör också tänka på utrymmesbehov för cykelparkeringar för specialcyklar som exempelvis tandemcyklar, cykel med vagn och cykel med barnstol. Att reservera utrymme för dessa typer av cyklar kan vara viktigt, speciellt vid större kollektivtrafiknoder.

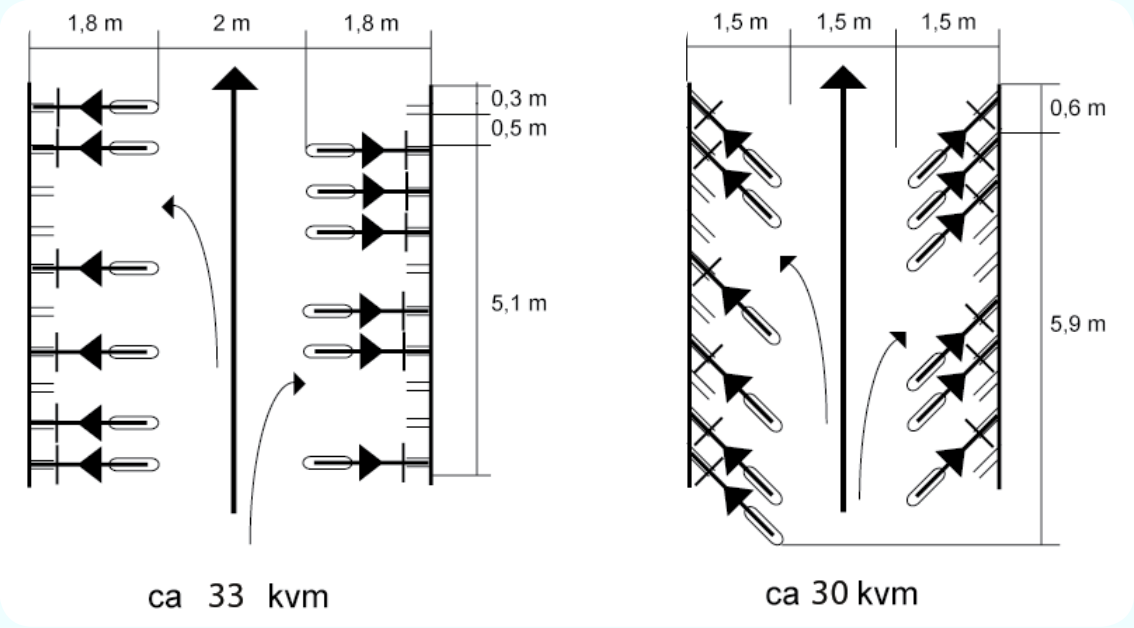
Enligt dimensioneringsprincip i exempelrutan nedan, upptar 20 cyklar 30-33 kvm. Därmed kräver 200 cyklar ett utrymme på mellan 300 och 330 kvm och 1 000 cyklar 1 500 och 1 650 kvm, kommunikationsytor oräknade. En bilparkeringsplats är oftast 5 x 2,5 meter, d.v.s. 12,5 kvm. På samma yta ryms minst 6 cyklar med motstående snedställda cykelställ.

I trånga lägen i befintliga miljöer gäller det att tänka smart och om möjligt förbereda för att i framtiden kunna ta vara på dåligt utnyttjade ytor, hela tiden också med tanke på deras läge i förhållande till tillfart och plattformar.

I kap. 6 ”Läs mer” hänvisas till mer information om utformning.

Utrymmesbehov för cykelparkeringar

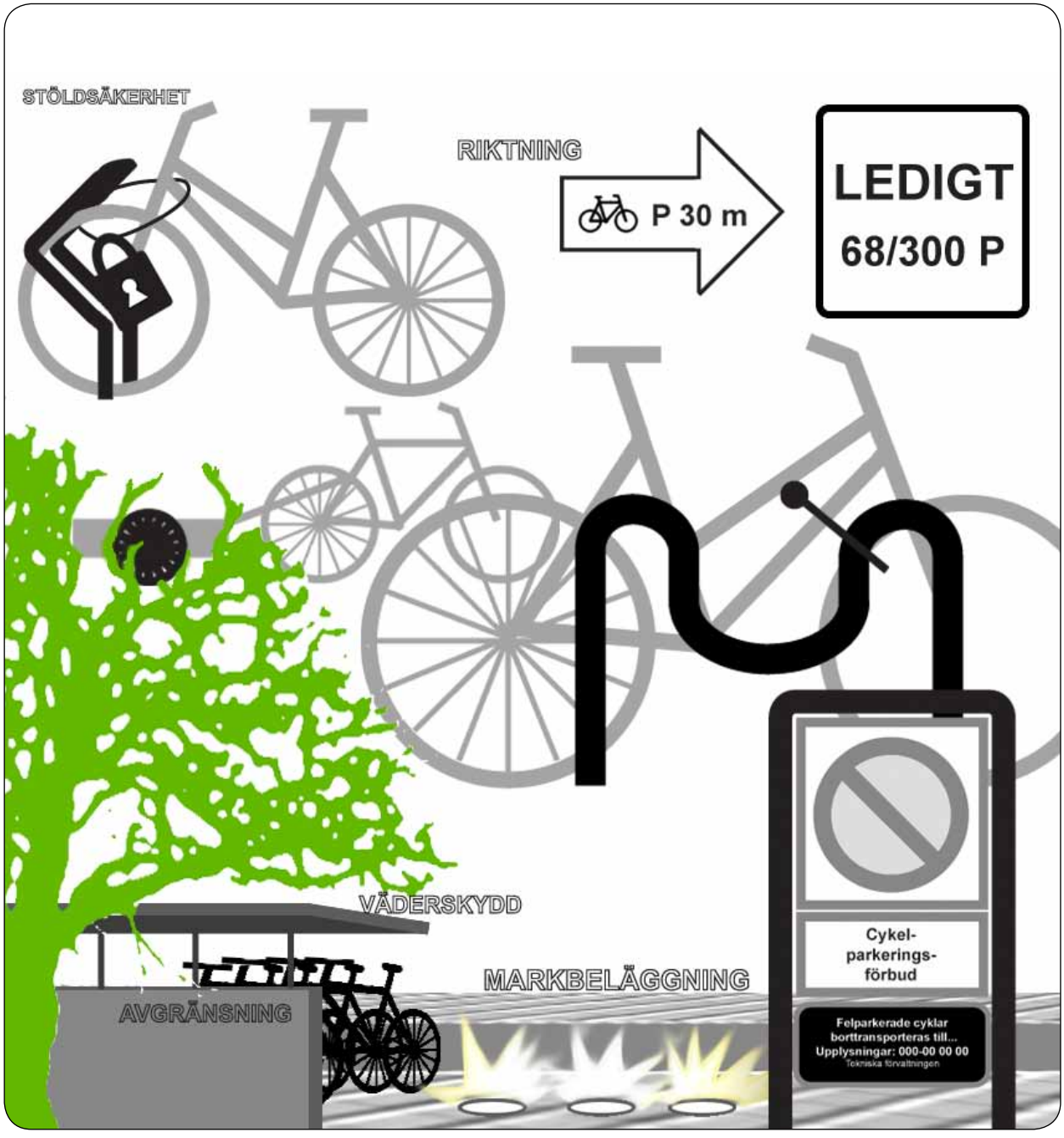
Måtten nedan bygger på Stockholms stads handledning för cykelparkeringar i staden (främst gatuparkering), Malmö stads skrift om cykelgarage (endast parkeringar inomhus) och Banverkets rapport med förslag till cykelparkering vid Uppsala resecentrum.



För en cykelparking med vinkelräta motstående ställ, bör man lämpligen planera för 1,8 + 2,0 + 1,8 meter, d.v.s. 5,6 meter mellan själva cykelställen. Utrymmet mellan cyklarna bör vara minst 0,5 meter. Om avståndet är mer än 0,6 meter riskerar man att cyklar parkeras emellan cykelställen. Utrymmet för cykelställen i parkeringens ändar kan krympas till 0,3 meter. Om man räknar med att man ska rymma 10 cyklar i varje cykelställ innebär detta ett markanspråk på nästan 33 kvm för sammanlagt 20 cyklar. Om man endast planerar för en enkel rad med cykelställ blir ytan kring 22,5 kvm för 10 cyklar.

Om man istället vill ha en cykelparkering med snedställda cykelställ kan avståndet mellan cykelställsraderna minskas. Lämpliga mått är 1,5 + 1,5 + 1,5 meter, d.v.s. 4,5 meter emellan själva cykelställen. Avstånden mellan cyklarna bör fortfarande vara minst 0,5 meter, men då cyklarna parkeras snedställt tar de cirka 1 meter mer utrymme i radens ändar. Med samma antal cykelparkeringar som ovan ger detta ett markanspråk på nästan 30 kvm. Om man endast vill ha en rad med tio snedställda cykelställ blir ytan 19,5 kvm.

Viktig att tänka på



Tydlig avgränsning, belysning, genomarbetad markbeläggning, väderskydd, stöldsäkerhet och tydlig riktning är viktiga frågor att tänka på vid planering och utformning av cykelparkeringar.

Principer för cykelparkering vid kollektivtrafiknoder

Sammanfattning från rapporterna från Banverket, Stockholm, Malmö och Uppsala.

Planering och lokalisering

Närhet från cykelparkering till målet
Den absolut viktigaste faktorn för att en cykelparkering ska fungera är att den ligger nära målpunkten. Om parkeringen ligger för långt bort blir cyklister anarkistiska och parkerar sin cykel där de anser det vara lämpligt.

Riktning
Cyklar i en cykelparkering kommer alltid från det omgivande cykelvägnätet. Att titta på hela det omgivande cykelvägnätet och analysera vilka stråk som är störst och mest välanvända är en av de första sakerna att tänka på när en cykelparkering planeras. Vid en stationsmiljö är det inte bara det omgivande cykelnätet som ska beaktas.

Viktiga målpunkter som terminaler, perronger och stationshus måste tas med i analysen av var en cykelparkering bör lokaliseras. Även lokalisering av gångvägar till och från plattformar, entréer, trappor, hissar och övrig detaljutformning har betydelse.

Ej hindra framkomligheten
Cykelparkeringen måste ta hänsyn till andra trafikant-grupper och inte hindra fotgängare och funktionshindrade från att komma fram.

Planera för framtiden
Tänk på att inte endast planera för dagens behov av cykelparkeringar – tänk nytt och framåt! Planera utifrån cyklistens krav och önskningar för att öka andelen cyklister.

Utformning

Signalera tydligt att det är en cykelparkering. Stationsområden är ofta en svårorienterad och med skyltar och hänvisningar översållad miljö. Ytterligare skyltar för att utmärka cykelparkering bör därför undvikas. Cykelparkeringen bör genom sin placering och utformning tala för sig själv. Markera området med till exempel en avgränsning eller avvikande markbeläggning.

Yteffektivt
Cykelparkeringen bör vara utformad så att den väl använder sin yta, men vara avgränsad så att risken för översvämning minskar. Genom att det finns många cykelparkeringar skapas inte ett enda stort ”stålhav” vilket ofta ser skräpigt och ostrukturerat ut. Detta gäller främst större stationer.

Genhet
Cyklisten ska inte behöva köra omvägar för att parkera. Överblick, naturlig övervakning, ej gömd parkering Genom att lägga parkeringen synlig med en naturlig övervakning motverkas stöldrisken och upplevelsen av en trygg parkering ökar. Överblickbarhet och belysning är också viktigt.

Enkel och funktionell teknik i ställen
För en snabb, smidig och attraktiv cykelparkering krävs det att tekniken i ställen är enkel, lättförståelig och funktionell. Med dagens olika variationer på lås till cyklar kan attraktiviteten i cykelparkeringen öka med olika sorters ställ och låsmöjligheter. Ställ som underlättar fastlåsning av ramen är viktiga.

Inte för trångt
För att möjliggöra en snabb och attraktiv parkering får inte ytan vara för snål och trång. Det ska vara bekvämt att komma in och ut ur parkeringen, annars är risken att cyklar parkeras utanför.

Estetisk tilltalande
Cykelparkeringen bör ha en genomtänkt utformning som passar in i omgivningen. Stationsmiljöer har ofta en egen karaktär genom sin arkitektur, och det är då viktigt att tänka på cykelparkeringen som ett val utformat tillskott till detta.

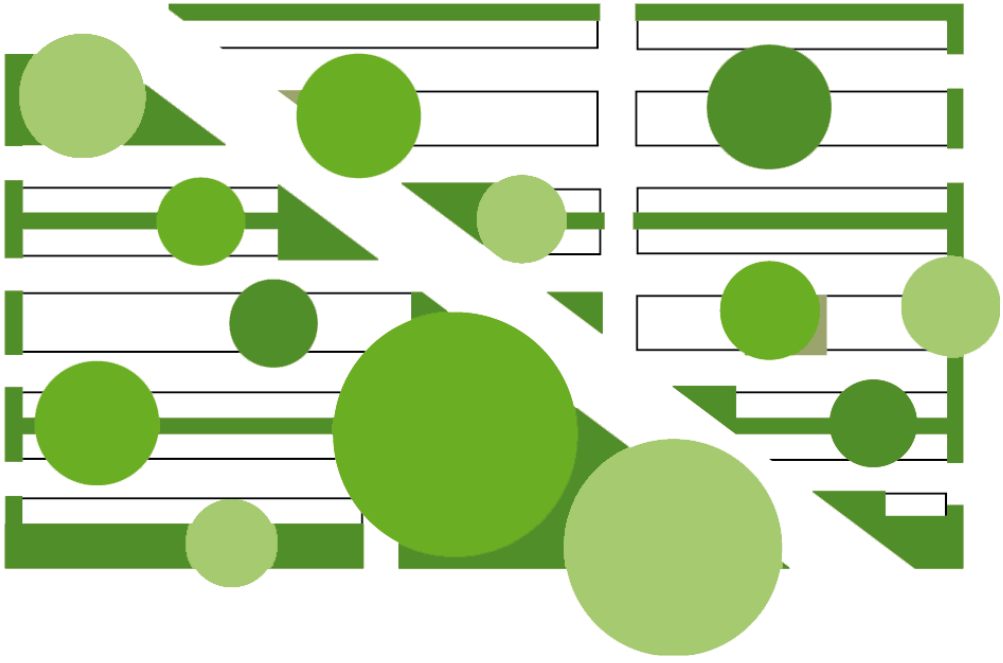
Kontinuerlig skötsel och underhåll

Hantering av skrotcyklar

Med en tydligt utpekad ansvarig förvaltare kan en kontinuerlig skötsel ske vilket bidrar till cykelparkeringens attraktivitet. En väl skött och underhållen parkering signalerar att frågan är prioriterad. Omhänderta skrotcyklar och felparkerade cyklar Med tydliga skyltar om cykelparkeringsförbud utanför anordnade parkeringsplatser som finns i lokala föreskrifter och delegation till personal att samla upp och flytta felparkerade cyklar underlättas skötseln.

Underhåll och skötsel

Hållbar parkering, inte tumma på kvaliteten. Med en högre kvalitet och robustare utformning försvåras vandalism och underhåll och skötsel förenklas.



Exempel på disposition av cykelparkering vid Uppsala resecentrum. En diagonal passage skapar bra tillgänglighet och överblick och öppnar för ett naturligt flöde av gående förbi cykelparkeringen. Källa: Uppsala kommun och White Arkitekter AB.

WWW.

.plar

6. Läs mer - bakgrund och lästips

I det följande redovisas bakgrund till vägledningen och lästips. För konkreta råd och idéer om utformning, se särskilt den under 2010 kommande rapporten från Den Goda Staden, Banverkets rapport ”hantering av cykelparkering vid järnvägsstationer ”, idéskrift om cykelgarage i Malmö samt Stockholms Trafikkontors rapport om utformning av cykelparkering.

Planera för cykelparkering vid stationer och resecentra!

Regeringen gav 2009 Boverket i uppdrag att utarbeta vägledning för hur cykelparkering ska beaktas i den fysiska planeringen, så att andelen cykeltrafik ökar och kombinerade resor med cykel och kollektivtrafik underlättas. Uppdraget ansluter till flera tidigare uppdrag som genomförts under 2005-2007 av Banverket, Vägverket respektive Nutek, om åtgärder för att främja cykelresande på tåg, cykelturism och att utveckla den nationella cykelstrategin.

Uppdraget redovisades i en rapport av Boverket i december 2009 och byggde i stora delar på en underlagsrapport som WSP, genom dr Pelle Envall, på uppdrag av Boverket tog fram under hösten 2009. Under detta arbete genomfördes även samrådsmöten med representanter för Banverket, Vägverket och Jernhusen AB.

Rapporten *Planera för cykelparkering vid stationer och resecentra!,* som även innehåller en utförligare referenslista över underlagslitteratur finns att hämta hem på Boverkets webbsida, www.boverket.se.

Lästips

Den Goda Staden, delprojekt Uppsala resecentrum

Inom stadsutvecklingsprojektet Den Goda Staden, pågår ett delprojekt om cykelparkering vid resecentrum. Det ska vara klart till sommaren 2010 och består av två delar. Den första delen handlar om hur cykelparkeringar vid resecentrum bör utformas, bland annat beträffande avstånd till perrong och stationsingång, låsbarhet, väderskydd, belysning samt antal platser. Resultatet ska bli en uppdaterad och reviderad version av Banverkets rapport *Cykelhantering vid järnvägsstationer(*se nedan). Där ska även finnas en kravspecifikation eller checklista för cykelparkeringar vid olika typer av stationer. Del två är en utvärdering av Uppsala nya resecentrum beträffande cykelparkeringarna, som blir en utvärdering av både utformningen och planeringen av cykelparkeringarna. Rapportens olika delar kommer att göras tillgänglig på ”Den Goda Stadens” webbsida (se nedan). Information om cykelparkering vid Uppsala resecentrum finns även på Uppsala kommuns webbsida, www.uppsala.se.

I samarbetsprojektet Den Goda Staden medverkar Boverket, Banverket, Vägverket, SKL och Jönköpings, Norrköpings och Uppsala kommuner. Tanken är att genom samarbete i konkreta projekt utveckla gemensam kunskap och erfarenhet av att ta sig förbi hinder och svårigheter. Projektet ska skapa möjligheter till diskussion och erfarenhetsutbyte om stadsutveckling och transporter. Läs mer om projektet, ta del av publikationer och nyhetsbrev på Vägverkets eller Banverkets webbsidor,
www.vv.se/dengodastaden eller
www.banverket.se/banportalen/dengodastaden.
Från den 1 april 2010 ersätts dessa av
www.trafikverket.se.

Hantering av cykelparkering vid järnvägsstationer

Banverkets rapport från 2005 om hantering av cykelparkering vid järnvägsstationer, författare Petra Halvarsson, finns att hämta hem på Banverkets hemsida, www.banverket.se, under fliken Järnvägen (från 2010-04-01 www.trafikverket.se). Här finns mer att läsa om dimensionering och utformning av cykelparkeringar, och ett första förslag till utformning av cykelparkeringen vid Uppsala resecentrum (se ovan).

Hållbart resande i samhällsplaneringen

Projektet startade hösten 2004 och bedrivs av fyra kommuner: Botkyrka, Huddinge, Nynäshamn och Södertälje. Syftet med projektet är att gång, cykel och kollektivtrafik ska få högre prioritet i kommunernas samhällsplanering. På så sätt ökar valfriheten för medborgaren att kunna välja det ressätt som passar just för det specifika tillfället. Läs mer på www.huddinge.se.

Bästa Resan
Projektet startade den 3 november 2008 och pågår fram till och med 30 juni 2011. Syftet med projekt Bästa Resan är att uppnå attraktiva och konkurrenskraftiga arbetsmarknadsregioner genom hållbar regionförstoring och kraftigt ökad andel kollektivt resande. Läs mer om projektet på deras webbplats, www.lansstyrelsen.se/vasternorrland/projekt/bastaresan.

Cykelparkering i kommuner
Läs mer om cykelparkering och projekt i anslutning till Citytunneln på Malmö stads hemsida, www.malmo.se. Skrifter som Malmö stad tagit fram är bl.a. *Cykelgarage – inspiration, idéer & hårda fakta för dig som planerar för cykel i stan.* Denna ska fungera som inspiration, idéskapare och faktaunderlag för dem som planerar för cykel i staden. Kommunen har som en del i projektet, låtit några arkitektbyråer och en designbyrå skapa visioner om framtidens cykelgarage vid de nya stationerna, samt vid ombyggnaden av Malmö C.

På Botniabanans hemsida, www.botniabanan.se, kan du ta del av information om och illustrationer på de nya resecentra längs sträckan, från Kramfors i söder till Umeå i norr. Läs vidare om Umeå Östra och kommunens cykelplanering på Umeå kommuns webbsida, www.umea.se.

Ta del av planer och skrifter om cykelparkering på Stockholm stads hemsida, www.stockholm.se. Skriften *Cykelparkering i staden, Utformning av cykelparkeringar i Stockholms stad* från Trafikkontoret 2008 innehåller konkreta utformningsfrågor.

På Lunds kommuns hemsida kan du läsa mer om deras arbete gällande stadsutvecklingsprojekt och cykelparkeringar, www.lund.se. Under fliken Trafik & kommunikation hittar du även mer information om LundaHoj, Lundacyklisten i siffror, Lånecyklar m.m.

Ta del av Växjö kommuns planer för stationsområdet på deras webbsida, www.vaxjo.se.

Om mindre cykelgarage i Mölndals kommun kan du läsa mer om under fliken Trafik & Vägar på kommunen webbsida, www.molndal.se.

Se även projektet ”Nordiska cykelstäder” www.nordiskacykelstader.se.

På Huddinge kommuns webbsida, www.huddinge.se, under fliken Trafik & vägar hittar du information om kommunens cykelplanering, översiktskartor för cykelparkeringar vid Stuvsta m.fl. pendelstationer, cykelkarta m.m.

Boverket