

CYKELPLANERING FÖR ÅRSTAFÄLTET ÖVERSYN OCH FÖRDJUPNING



**Stockholms
stad**

December 2015

På Årstafältet planeras en ny stadsdel för cirka 5500 bostäder, service, handel, skola och förskolor. Antalet bostäder har räknats upp från ursprungliga 4000 som var det som gällde i cykelplaneringen från 2012. En viktig utgångspunkt har varit att koppla samman Årstafältet med intilliggande områden och övriga staden. Årstafältet har genom sitt centrala läge goda förutsättningar att utvecklas till en stadsdel där det är naturligt att promenera, cykla eller åka kollektivt. Detta följer även intentionerna i stadens framkomlighetsstrategi. Planeringen av Årstafältet har pågått sedan 2007 och 2010 var ett programförslag ute på samråd. Sedan dess har arbetet med detaljplaner för parken samt delar av bebyggelsen påbörjats. En systemhandling för hela området har tagits fram och bygghandling av etapp 1 är under framtagande.

För området togs ett särskilt cykelprogram fram under 2012. Avsikten med programmet var att ligga till grund för kommande detaljplanearbeten och lyfta fram cykeln som färdmedel. I arbete med cykelplanering för Årstafältet samlades kunskap från en mängd tidigare utredningar rörande Årstafältet och cykelfrämjande åtgärder. Arbetet med cykelprogram för Årstafältet utarbetades parallellt med övergripande cykelplan för Stockholms stad.

Mål och syfte

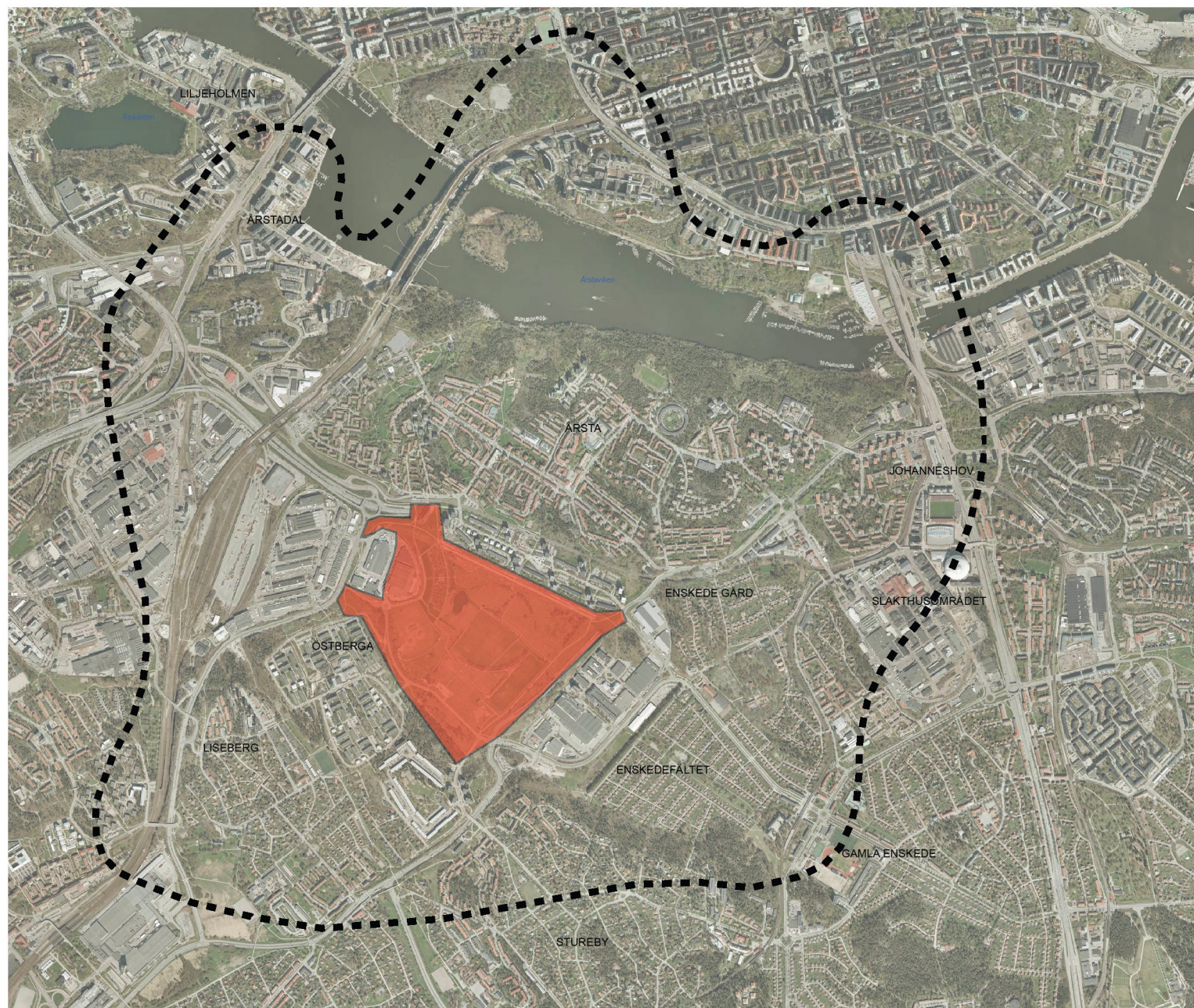
Målet är att Årstafältet blir en cykelstadsdel. Här ska cykeln vara det självklara färdmedlet, inte bara för pendlingscyklister, utan även för skolbarn, äldre och vid resor till och från fritidsaktiviteter. Årstafältet ska också kunna användas för rekreationscykling.

Syftet med detta dokument är en översyn och fördjupning av liggande cykelplanering för Årstafältet från 2012.

Dokumentet ersätter inte cykelplaneringen från 2012 utan ska läsas parallellt.

Detta dokument ska tillsammans med cykelplaneringen från 2012 utgöra underlag vid planarbetet och detaljprojekteringen för kommande etapper.

Årstafältet markerat i rött ligger mellan Lijeholmen, Älvsjö och Gullmarsplan. Streckad svart linje markerar utredningsområdet.



DEL 1: CYKELFRÄMJANDE ÅTGÄRDER

För att stadens ambition för Årstafältet ska lyckas krävs en medveten planering både gällande övergripande strukturfrågor och små projekteringsdetaljer. I cykelplanering från 2012 listas ett antal cykelfrämjande åtgärder. Alla dessa är i högsta grad aktuella. Som ett tillägg till åtgärderna från 2012 listas nedan ett antal ytterligare åtgärder för att främja cyklandet på Årstafältet.

Åtgärder på allmän plats

- Cykel under byggtiden

Årstafälten är ett stort exploateringsområde som kommer att byggas ut i olika etapper under en lång tid. Samtidigt utgör Årstafältet en viktig passage för två pendlingsstråk och ett huvudstråk. Därför är det mycket viktigt att en omsorgsfull planering sker gällande hur cykelstråken skall hanteras under byggtiden. Både i ett tidigt stadium och fortlöpande under hela byggtiden. Tidiga skedesplaner för hur cykeltrafiken skall hanteras är av stort värde. Finns möjlighet är det bra om de tillfälliga cykelstråken är så ”permanenta” som möjligt så att frekventa ändringar och omledningar undviks.

De viktigaste stråken att hålla öppna och med god standard är:

- pendlingsstråket längs Huddingevägen.
- pendlingsstråket i öst-västlig ritning från Älvkällevgen via norra delen av Årstafältet mot Årstabron.
- pendlingsstråket längs Åbyvägen.
- huvudstråket längs Östbergavägen.



Exempel på hur det kan bli om man inte planerar för cykling under byggtiden.

Följande aspekter bör finnas medtagna i skedesplanerna:

- Sammanhängande stråk
- Säkra passager
- Typ av beläggning
- Separering från gående
- Belysning
- Vägvisning
- Lutning
- Åtgärder vid nivåskillnader till exempel kantsten
- Radier
- Inga fasta hinder nära cykelbanan

- Gestaltning av cykelstråk

För att visa boende och besökare att Stockholms stad satsar på cykelstråken på Årstadfältet är medveten gestaltning en viktig del. Med bland annat belysning eller markbeläggning kan pendlingsstråken och huvudstråken lyftas fram och tydliggöras. Här kan även konst lyftas in som en del. I bilden nedan visas ett exempel från Köpenhamn där en cykelbro lyfts fram med medveten gestaltning, belysning och beläggning.



*Exempel från Köpenhamn på hur stråk kan lyftas fram genom medveten gestaltning.
Foto: Jennie Fasth*

På Årstadfältet finns planer på 4 gång- och cykelbroar. Cykelbron i Köpenhamn visar hur ett cykelstråk prioriteras och ges god framkomlighet genom en tät stadsbebyggelse något som även gäller för Årstadfältet.

Åtgärder på kvartersmark

- Cykelpool

Cykelpool med olika typer av cyklar så som lastcyklar, vanliga cyklar, elcyklar med mera som de boende kan nyttja för både pendlings-, rekreations- och inköpsresor.

- Information vid inflyttning

Information till nyinflyttade gällande cykelparkering, cykelvägar både slutlösning och under byggtiden, cykelservicestation med mera. Till exempel i form av en liten folder "Årstadfältet som cykelstadsdel", egen hemsida samt inflyttningscykelkit.

- Samarbete med byggherrar gällande cykelparkering

Samarbete med byggherrar tidigt i processen för att framförallt få till högkvalitativ cykelparkering. Visa på goda exempel från andra projekt. Till exempel kv C i första etappen. (se sidan 12)

DEL 2: CYKELVÄGNÄTET

Klassificering av cykelvägnätet

I kartan till höger visas den uppdaterade bilden över cykelstråken på Årstafältet. Denna karta ersätter kartan från cykelplanering 2012. Nedan listas de olika typerna av stråk samt förändringar som skett från cykelplaneringen 2012.

Pendlingsstråken

Inga förändringar har skett.

Huvudstråken

För att uppnå en mer logisk indelning av cykelnätet är alla huvudgator nu klassificerade som huvudstråk.

På norra huvudgatan har stråken enkelriktats på grund av utrymmesbrist samt för att minska risken för konflikter mellan gående och cyklister. (se sid 8)

Huvudstråket som i planen från 2012 ligger söder om Östbergavägen kommer troligen att påverkas av den nya planerade bebyggelsen upp mot Östberga. Därför har huvudstråket flyttats ner till Östbergavägen. På grund av höjdskillnaderna är det dock även önskvärt med ett gent stråk från Tussmötevägen ner mot nya cirkulationen upp mot Östberga. Detta redovisas med den blåa streckade linjen i kartan till höger.

En viktig punkt som inte fanns med i cykelplaneringen från 2012 är korsningen Sandfjärdsgatan/Åmänningevägen där säkra passager skapas för cyklister på Åmänningevägen som ska vidare upp mot Årsta, Årstaberg eller Årstabron.

Lokalstråken

Delar av huvudgatorna var tidigare klassificerade som lokalstråk vilka nu har ändrats till huvudstråk, se ovan.

STRÅKEN I STOCKHOLMS CYKELPLAN

PENDLINGSSTRÅK

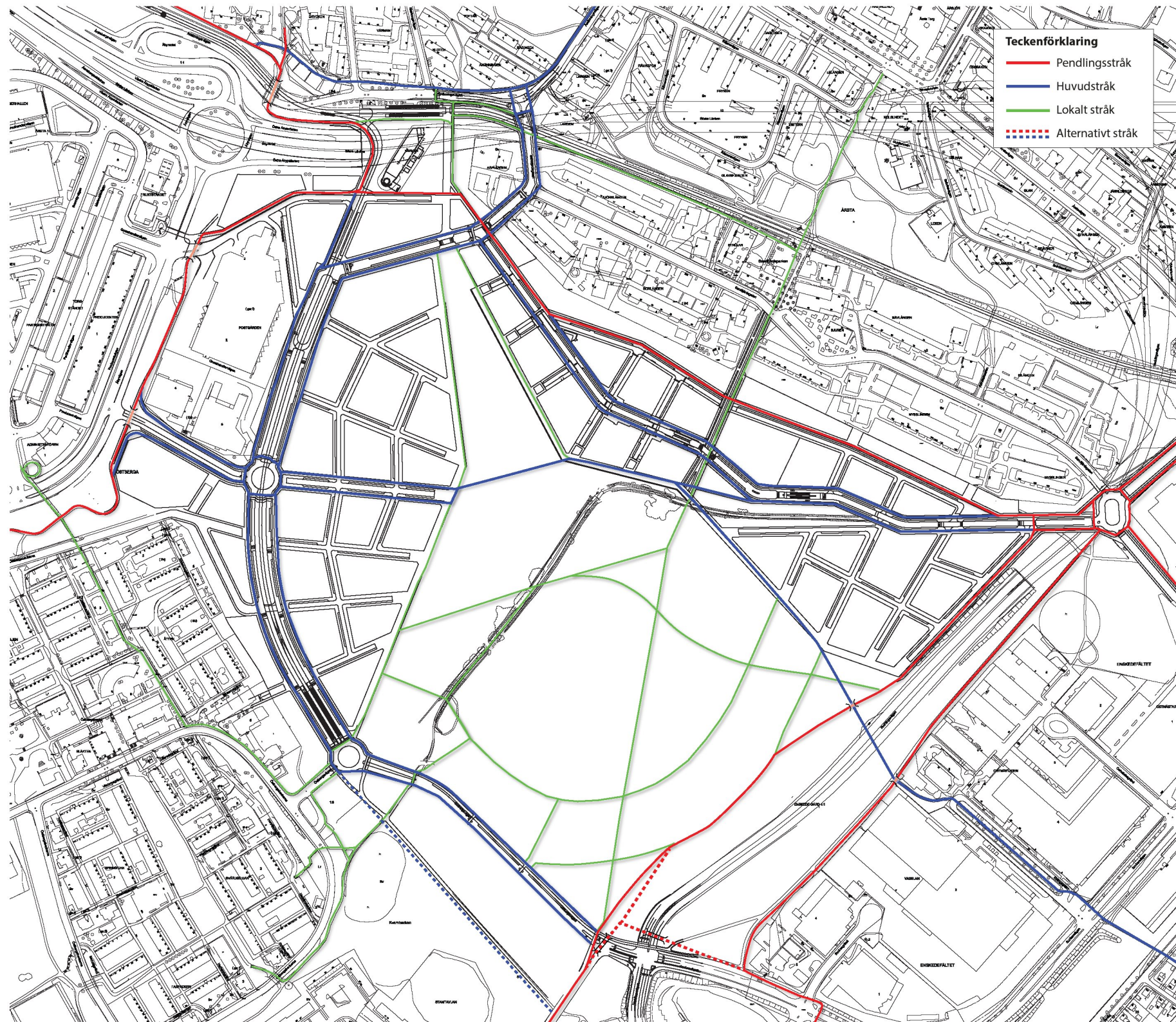
Pendlingsstråken används av cyklister som har målpunkter i olika kommuner eller genom flera stadsdelar (>5km reslängd). Pendlingsstråken ingår ofta i regionala cykelstråk och är anpassade för höga cykelflöden. För att uppnå hög kapacitet och trafiksäkerhet är pendlingsstråken tillräckligt breda så att omcykling och cykling i bredd medges. De är uppdelade i två fält – för att hantera cyklister med olika hastigheter. Dubbelriktad gång och cykelbana i pendlingsnätet är minst 5 meter bred.

HUVUDSTRÅK

Huvudstråken är anpassad till cykeltrafik som har målpunkter i olika stadsdelar (2-5 km reslängd). Stråken är för trafik till/från stadsdelen/området och mellan närliggande stadsdelar och dess knutpunkter. Stråken är även länkar till pendlingsstråken. Dubbelriktad GC-bana.

LOKALSTRÅK

Lokalstråken är anpassade till cyklister som har målpunkter inom den egna stadsdelen/området (<2 km reslängd). Stråken leder även till huvudstråk och förfinar cykelvägnätet ytterligare.



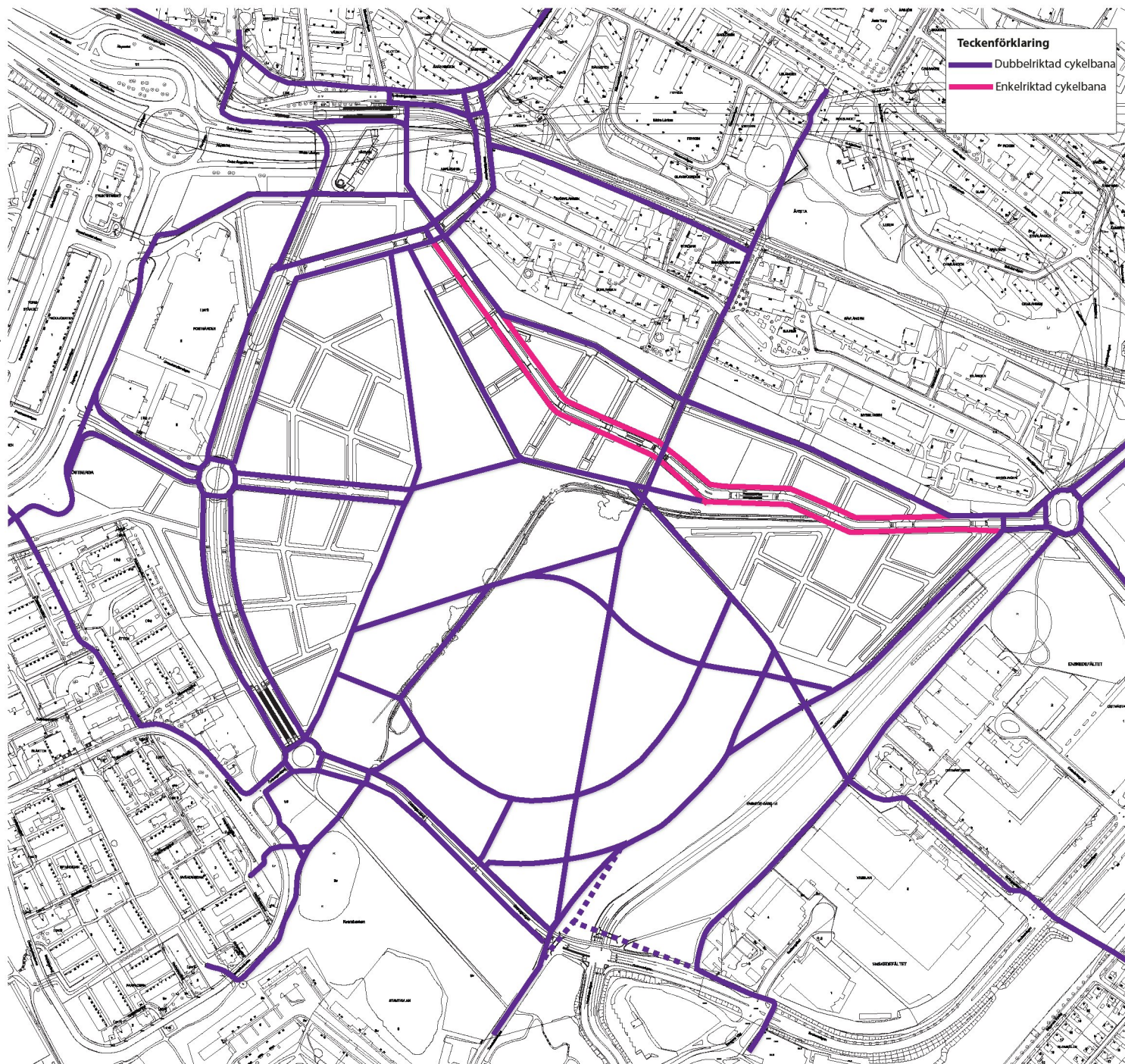
Enkel- eller dubbelriktning av cykelbanor

Som en fördjupning av cykelplanering från 2012 har cykelvägnätet setts över gällande enkel- eller dubbelriktning.

Cykelbanorna utmed den norra huvudgatan var i tidigare skede dubbelriktade. På grund av brist på utrymme för att till skapa bra och funktionella dubbelriktade gång- och cykelbanor föreslås cykelbanorna att utformas enkelriktade. Undantag görs där pendlingsstråket ansluter till huvudgatan i öst och väst.

På den västra huvudgatan utförs cykelbanorna även fortsättningsvis dubbelriktade eftersom tvärbanan medför svårigheter att korsa gatan på tillräckligt många ställen. Sträckan är en viktig del i ett övergripande cykelvägnät. Den knyter ihop viktiga cykelstråk på Årstabron och Liljeholmsbron med Östberga samt söderut de stora cykelstråken utmed Huddingevägen, Örbyleden, Tussmötevägen och Magelungsvägen.

Omgivande cykelvägnät till Årstafältet är uteslutande dubbelriktat. Det är av värde att fortsätta med denna princip i exploateringsområden för att inte få besvärliga och krångliga sidbyten för cykeltrafiken. Därför har även de delar av västra huvudgatan som inte trafikeras av tvärbanan dubbelriktats.



Övergång mellan enkel- och dubbelriktat

Detaljutformningen mellan det enkelriktade och dubbelriktade systemet är av största vikt för att underlätta framkomligheten för cyklister.

I bilden till höger visas en inzoomning där de dubbelriktade cykelbanorna från västra huvudgatan möter de enkelriktade cykelbanorna på norra huvudgatan. Alla överfarter i korsningen är utformade dubbelriktade samt med så gen sträckning och så stora radier som möjligt. Överfarten för pendlingstråket över västra huvudgatan är upphöjd för att uppnå hastighetssänkning av biltrafiken.

Det dubbelriktade pendlingsstråket längs norra lokalgatan NH1 fortsätter dubbelriktad hela vägen även den sträckan det går längs huvudgatan NH2. I mötet mellan pendlingsstråket och huvudgatan finns en överfart för cyklister samt att huvudecykelstråket har väjningsplikt mot pendlingscykelstråket.

För att underlätta möjligheten att ta sig över den norra huvudgatan finns en en meter bred nollning av kantstenen vid varje lokalgata.



DEL 3: BRISTER OCH ÅTGÄRDSFÖRSLAG

En översyn har gjorts av de åtgärdsförslag som togs fram i cykelplaneringen 2012, både inom Årstafältet och där cykelvägnätet sträcker sig utanför Årstafältet mot strategiska målpunkter. Syftet med översynen är att se vilka förändringar som skett i närområdet sedan cykelplanen för Årstafältet antogs och tillse att en god koppling kan ske till övriga områden. Nedan listas alla åtgärdsförslag med kommentarer om när i tiden åtgärden bör vara utförd samt om de ligger inom ramen för Årstafältsprojektet. I punkt 6-9 där åtgärdsförslaget finns med i cykelplanen för Stockholm deltar och delbekostar Årstafältsprojektet utredningsarbetet.

ÅTGÄRDSFÖRSLAG (för närmare beskrivning av respektive förslag se cykelplaneringen från 2012)	NÄR ÅTGÄRDEN BÖR VARA GENOMFÖRD	DEM UTFÖR
1. STRÅKET MOT ÅRSTABRON VID TVÄRBANESTATION ÅRSTAFÄLTET	Utförs i samband med etapp 2.	Inom Årstafältsprojektet. Omfattning beror på spårvägsombyggnad.
2. ERSTA GÅRDSVÄG	Mötet mellan VH3 och aktivitetsbryggan utreds vidare i gatuprojekteringen i etapp 3. Övriga åtgärder bör vara klara vid inflytt av etapp 4.	Inom Årstafältsprojektet.
3. JOHANNESHOVSVÄGEN / ÄLVKÄLLEVÄGEN	Vid inflytt av etapp 7.	Inom Årstafältsprojektet.
4. HUDDINGEVÄGEN / SOCKENVÄGEN	Parkeringar klart i samband med koloniområdet. Övrigt klart vid inflytt av etapp 6.	Inom Årstafältsprojektet.
5. STRÅKET UPP MOT VALLA TORG	Önskvärt är vid inflytt av etapp 1 men beror på tidplan för Årstastråket.	Delen från Sandfjärdsgatan till Årsta torg utförs av projekt Årstastråket.
6. STRÅKET MELLAN ÅRSTAFÄLTET OCH SÖDERMALM VIA ÅRSTABRON 7. ÅRSTABERG Stråket genom Storängsparken mot Årstabron ersätts av pendlingsstråk längs spåren väster om Årstaberg.	Vid inflytt av etapp 1. Men beror på tidplanen för Årstabergsprojektet.	Stråket väster om spåren mot Årstabron genomförs av Årstabergsprojektet. Stråket längs Årstabergsvägen är med i cykelplanen för Stockholm som prioritet 2. Denna del utförs av trafikkontoret. Resterande utförs i samarbete med Årstabergsprojektet.
8. ÅRSTABRON NORRA / RINGVÄGEN	Vid inflytt av etapp 1.	Stråket är med i cykelplanen för Stockholm som prioritet 1. Genomförs av trafikkontoret.
9. SÖDERTÄLJEVÄGEN / ÅRSTABERGSVÄGEN	Vid inflytt av etapp 2.	Korsningen är med i cykelplanen för Stockholm som prioritet 1 el 3. Genomförs av trafikkontoret.
10. GÖTALANDSVIADUKTEN	Vid inflytt av etapp 3.	Stråket är med i cykelplanen för Stockholm som prioritet 2. Genomförs av trafikkontoret.
11. STRÅKET MOT SOCKENPLAN	Vid inflytt av etapp 8.	Breddning vid Sockenplan är med i cykelplanen för Stockholm som prioritet 2. Genomförs av trafikkontoret. Ny GC-väg mellan bro över Huddinevägen och Sockenvägen utförs inom Årstafältsprojektet. Stråk genom Vårflodsparken inom projekt Bägersta Byväg.

Åtgärdsförslag inom Årstafältet:

1. Stråket mot Årstabron vid tvärbanestation Årstafältet
2. Erstagårdsväg
3. Johanneshovsvägen/Älvkälllevägen
4. Huddingevägen
5. Stråket upp mot Valla Torg

Åtgärdsförslag kring Årstafältet som har utretts inom ramen för projektet:

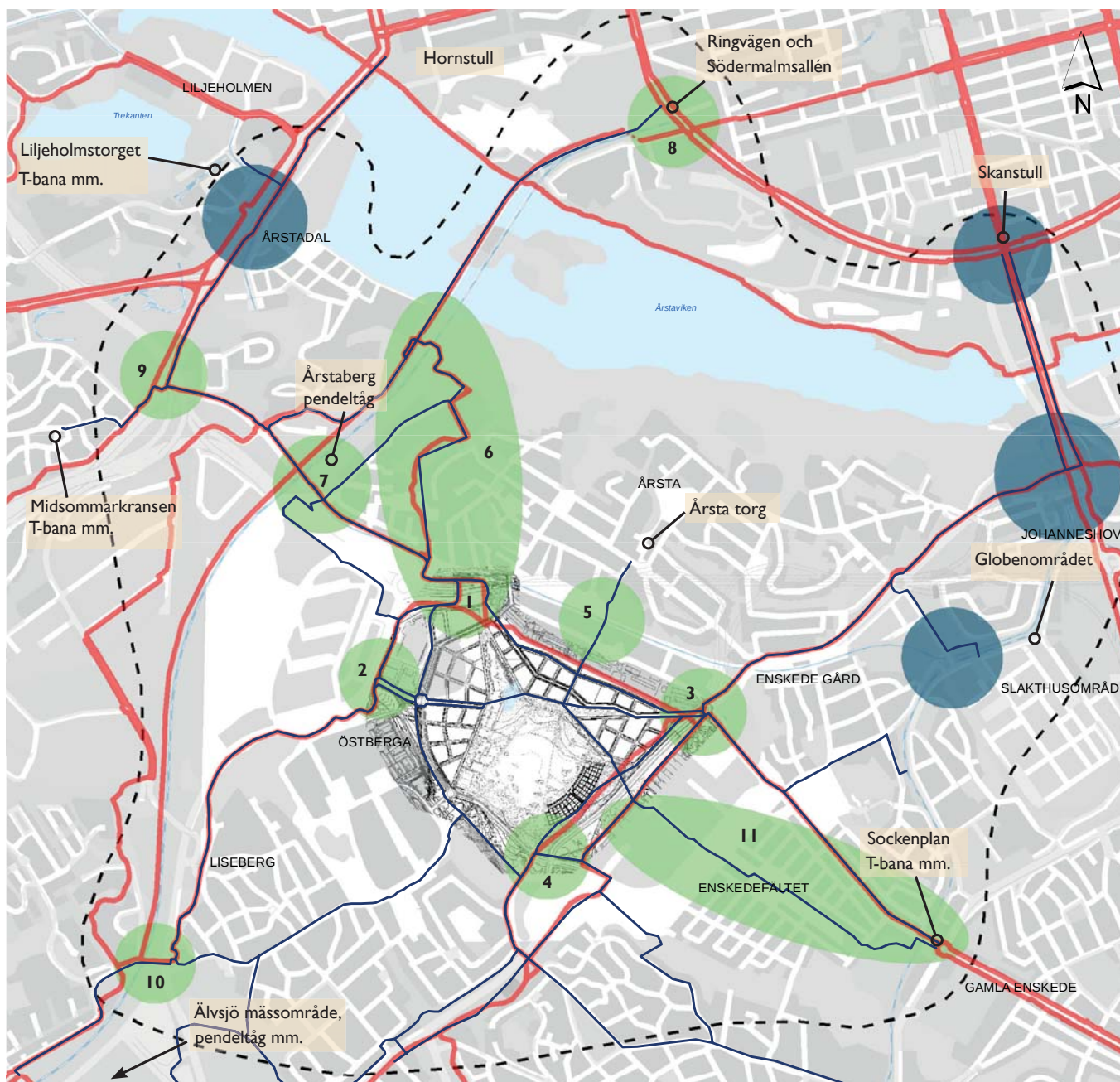
6. Stråket mellan Årstafältet - Södermalm via Årstabron
7. Årstaberg
8. Årstabron norra/Ringvägen
9. Södertäljevägen/Årstabergsvägen
10. Götalandsviadukten
11. Stråket mot Sockenplan

Andra förslag utreds i samband med andra projekt. Dessa är blåmarkerade i kartan:

- området kring Marievik/Liljeholmen
- Bolidenv/Slakthusområdet
- Gullmarsplan
- Skanstull

Utredningens avgränsningar

Gröna områden visar de områden som utreds i denna cykelplanering. Blåa områden är områden som utreds eller åtgärdas inom ramen för andra projekt. Blå streck visar de cykelstråk som utreds i cykelplanering för Årstafältet. De tjockare röda strecken visar föreslagna pendlingsstråk i Stockholms cykelplan. Svart streckad linje avgränsar utredningsområdet.

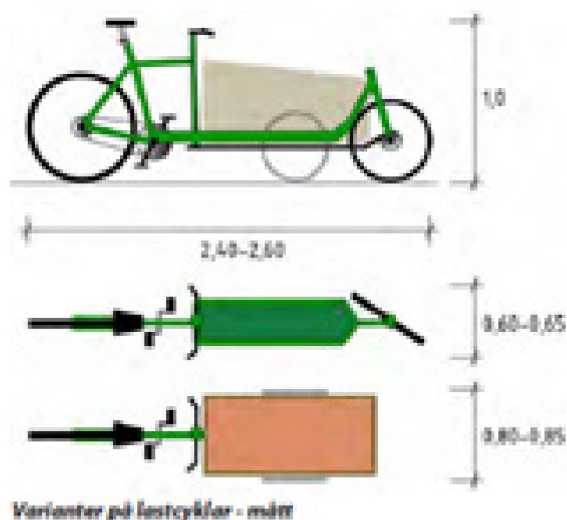


DEL 4: CYKELPARKERING

En viktig del för att uppnå målet om ett ökat cyklande är attraktiva, säkra och trygga cykelparkeringar på rätt platser. Det är ju så enkelt att varje cykelresa börjar och slutar med en parkerad cykel.

I tabellen till höger redovisas uppdaterade cykelparkeringstal för Årstafältet utifrån beslut fattade i stadsbyggnads- exploaterings- och trafiknämnden 2015-03-19. Dessa p-tal ersätter p-talen från cykelplanering 2012.

Även stadens cykelparkeringshandbok är på gång att uppdateras. Bland annat med nya måttanvisningar för lådcyklar som visas i bilden nedan. Lådcykelparkering bör bland annat placeras vid bostäder, tvärbanevallplatser, livsmedelsaffärer, skolor och i parken.



UPPDATERADE CYKELPARKERINGSTAL

Enligt beslut fattade i stadsbyggnads- exploaterings- och trafiknämnden 2015-03-19.

Typ av verksamhet	P-norm	Kommentar
Bostäder	2,5-4 pl/100m ² BTA	Beroende på lägenhetsstorlek och målgrupp
Studentbostäder	1,5 platser/lägenhet för lägenheter mindre än 35 m ²	
	2,5 platser/lägenhet för lägenheter större än 35 m ²	
Arbetsplatser	Minst 0,2 platser per anställd.	Alternativt Kontor: 10-20 platser per 1000 m ² BTA1 Industri: 5-10 platser per 1000 m ² BTA2
Handel	20-30 pl/1000 kvm	Gallerior, köpcentra med mera. Tänk på att anpassa ett antal platser även för lastcyklar.
Kollektivtrafikknutpunkter	5-15 pl/100 resenärer	Påstigande under morgonrusningen
Grundskolor/Gymnasium/Högskolor	30-70 pl/100 elever	Bör alltid utgå från högre siffran, men även analysera nuläget och önskat framtida läge
Dagis/förskola	60-80 pl/100 elever	Personal och besökare. Denna norm kan kompletteras med 0,4 platser/anställd
Idrotts, Nöjes och Rekreati- onsanläggningar	20-40 pl/100 besökare under maxt. alt per 100 åskådarp	
Årstafältets park	1-4 platser/10 besökare	
Nöjesanläggningar	20-35 pl/100 besökare	Kan sammanfalla med normen ovan.

Goda exempel från etapp I

Ett exempel på bra kvalitet på cykelparkering som redan dykt upp i planeringen av Årstafältet är Valla 1, kvarter C och där Erik Wallin är byggherre. Här planeras väl utformade och dimensionerade cykelrum i entréplan. Cykelrummen finns i direktanslutning till entréer och ger direkt access till kringliggande cykel- och gatunät. Parkeringstalet är 2,5 cyklar på 97 lägenheter vilket ger 242 platser. Alla dessa platser är inomhus i cykelrummen. Cykelparkeringen blir här en del av ett levande gaturum och märks tydligt vilket kan ses i bilden nedan.

I normalfallet ska all cykelparkering inklusive besöksparkering annordnas på kvartersmark, men för att lyfta fram Årstafältet som cykelstadsdel har staden i detta projekt valt att satsa på besöks- och korttidsparkering på gatumark.

I bilden till höger visas en plan över kvarteret där man ser cykelparkeringarnas placering i huset, placering av planerad cykelverkstad samt stadens planer på besöksparkering i parkeringsraden på de allmänna gatorna.



Utrag från Erik Wallins kvalitetsprogram för Valla 1 kv C.

Cykelparkeringen är placerad i markplan, nära entrér, är väl synlig i gaturummet.



**CYKELPARKERING I
MARKPLANVID ENTRÉ**

**BESÖKSPARKERING I
PARKERINGSRADEN**

CYKELVERKSTAD/CAFÉ

*Från Erik Wallins
kvalitetsprogram för
Valla 1 kv C.*

DEL 5: CHECKLISTA VID DETALJPROJEKTERING

Denna checklista skall delges alla projektörer vid startmöte av detaljprojektering för varje etapp. I egenkontrollen för gatu-, landskaps- och belysningsprojektering skall framgå att checklistan gått igenom. Avsteg från checklistan beslutas på projekteringsmöten med representant från staden samt skrivs som en kommentar i egenkontrollen.

- Är cykelstråket sammanhängande, eller saknas det några länkar?

- Har alla signalkorsningar tillbakadragen stopplinje för cyklister (om det finns enkelriktade cykelbanor eller cykelfält)?

- Är alla korsningar med mindre gator genomgående – dvs är gång- och cykelbanan upphöjd genom korsningen?

- Är korsningar med huvudgator hastighetssäkrade?

- Finns tillräckligt många passager över huvudgatorna?

- Är asfalten rödmarkerad vid viktiga korsningar för att uppmärksamma bilisterna?

- Är cykelbanorna dragna på ett så gent sätt som möjligt i korsningar?

- Finns räcke som stöd för cyklister där de kan tänkas behöva vänta på överfart över gata?

- Är cyklister separerade från gående med målad linje, smågatstensfris eller kantsten?

- Är markmaterialet på cykelbanorna slätt, dvs asfalt eller liknande?

- Är cykelbanan i så stor utsträckning som möjligt fri från betäckningar?

- Är cykelvägnätet väl belyst? Både cykelbanor och frigående cykelvägar.

- Är cykelvägnätet vägvisat?

- Finns parkering enligt kravspecifikation i cykelplanen? Finns parkering på gatumark i parkeringsraden? Finns plats för lastcyklar? Finns cykelparkeringar till parken?

- Finns Årstafältsspecifik "cykelhage" för parkeringsrad framtagen?

- Finns cykelservicestation inritad enligt kravspecifikation i cykelplanen?

- Har skedesplaner för hur cykeltrafiken ska hanteras under byggskedet tagits fram?

- Finns ramper för cyklister i trappor som kan tänkas användas av cyklister?

- Kontrollera att det inte finns kantstenar (inte ens nollade) tvärs cykelbanan.

- Kontrollera att radier i cykelvägnätet är minst 8 meter.

- Finns målade cykelsymboler med jämna mellanrum och på strategiska platser? Symboler skall finnas vid start/slut av cykelbana, samt vid platser där det finns risk för gående att inte uppmärksamma cykelbanan.

- Finns 1 meters nollning av kantsten från lokalgator för att nå cykelbanor på huvudgator?

- Står alla fasta hinder, till exempel skyltstolpar, belysningsstolpar, signalstolpar, papperskorgar, mera på minst 0,4 meters avstånd från cykelbanan?

TIDIGARE UTREDNINGAR OCH REFERENSER

Referenser

Årstafältet program för detaljplan samrådsförslag feb 2010. 2010-02, Stadsbyggnadskontoret Stockholm

Trafikanalys Årstafältet, 2009-12-02, Atkins

Trafikutredning Årstafältet, Oktober 2013, Tyréns

Trygghetsstudie Årstafältet, 2010-01-12, WSP

Stadsbyggnadsanalyser Årstafältet, 2011-05-17, Spacescape

Cykelplan för Stockholm, Okt 2012

2012-02. Trafikkontoret

Cykelplanering för Årstafältet, nov 2012, Exploateringskontoret och Trafikkontoret Stockholm

Kvalitetsprogram Valla 1 kv C, 20150528, Erik Wallin och Kjellander-Sjöberg

Projektgrupp

Patrik Berglin	Exploateringskontoret, beställare
Carolina Stenbeck	Tyréns
Krister Isaksson	Sweco
Marco Man	Tyréns

Datum

2015-12-04

Foto

Sweco om ej annat anges.

