

□□□□□□□□

Under perioden mellan hösten 2011 och sommaren 2012 har Stockholms stad arbetat med cykelplanering för Årstafältet.

Syftet är att arbetet ska ligga till grund för detaljplanearbetet för Årstafältet genom att redovisa pendlings-, huvud- och lokalnät för cyklisterna samt att även ge andra förslag på åtgärder för att den nya stadsdelen på Årstafältet skall bli en cykelstadsdel, där cykeln är det naturliga färdmedelsvalet. Förutom nya cykelbanor i den nya stadsdelen visas förbättringsförslag på 11 olika cykelstråk kring Årstafältet.

I arbetet med cykelplanering för Årstafältet har samlad kunskap från en mängd tidigare utredningar rörande Årstafältet och cykelfrämjande åtgärder sammanställts. Samtidigt som denna rapport tagits fram har även en cykelplan för hela Stockholm framställts. Cykelplanerna är samordnade och kompletterar varandra. Cykelplanering för Årstafältet kan ses som en fördjupning av Stockholms cykelplan.

Foto på framsida: Pendlingscyklist på Liljeholmsbron i april 2012



□□□□□□□□

□□□□□□□□□□□□□□□□

□□□□□□□□□□

□□□□□□□□□□□□□□□□

□□ □□□□□□□□□□□□

□□□□□□□□□□□□□□□□□□



Stockholmsregionen växer och bara inom Stockholms stad har befolkningen de senaste åren ökat med över 10 000 personer per år. År 2030 beräknas staden ha närmare en miljon invånare. Det finns en stor politisk enighet om att tillväxten är positiv för Stockholm och att staden ska växa på ett långsiktigt hållbart sätt - ur ett socialt, ekologiskt och ekonomiskt perspektiv. Att få stadens invånare att cykla bidrar till att uppfylla dessa mål.



Cykelutvecklingen är stark i Stockholm. Räkningar visar att cyklingen sommartid ökat med över 80 procent de senaste 15 åren, och ännu mer vintertid. Detta är naturligtvis en utveckling som eftersträvas och uppmuntras, såväl ur miljö-, hälso- och tillväxtperspektiv. Det finns många styrande dokument för Stockholms stadsutveckling som talar om vikten av ett ökat cyklande, bland annat Vision 2030, översiktsplanen Promenadstaden, Framkomlighetsstrategin och Cykelplanen. I Stockholms stads budget för 2012 står att Stockholm skall vara jämförbar med cykelstäder som Köpenhamn och Amsterdam.

Den senaste undersökningen gällande cykling i Stockholm visar att den typiske Stockholmscyklisten cyklar i genomsnitt 9 km enkel väg och cyklar till och från jobbet för att det sparar tid och ger motion. Det är lika många män som kvinnor som cyklar; 70 procent av cyklisterna är mellan 30-49 år och 92 procent har körkort.

Årstafältet har ett läge i staden som är idealiskt för cykling; det är cirka 6 km från Årstafältet till City och inom 5 kilometers avstånd på cykelvägar finns 300 000 boende och stora arbetsplatsområden såsom Liljeholmen, Södermalm, Gullmarsplan och Sickla.

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





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

Rapporten ska ligga till grund för detaljplanearbeten och fortsatt projektering genom att redovisa pendlings-, huvud- och lokalnät för cyklisterna samt ge förslag på andra åtgärder för att den nya stadsdelen Årstafältet ska bli en cykelstadsdel, där cykeln är det naturliga färdmedelsvalet.

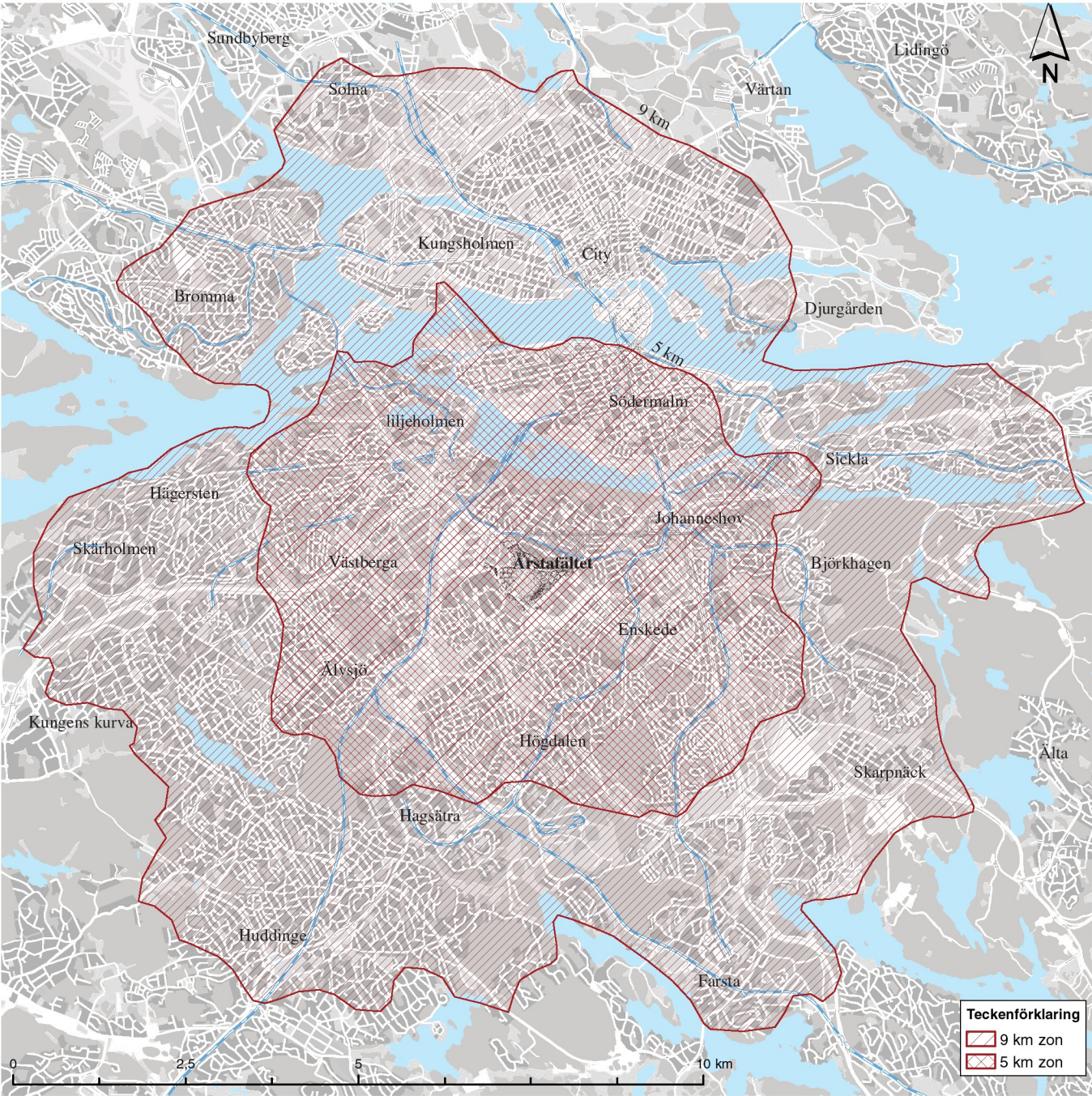


Rapporten är uppdelad i fyra huvuddelar:

- Cykelfrämjande åtgärder
- Cykelvägnätet
- Brister och åtgärdsförslag
- Cykelparkering

9 kilometer till Årstafältet

Det rödstreckade området markerar de delar av Stockholm som går att nå inom 9 kilometer på cykelbana och -väg från Årstafältet. 9 kilometer är det genomsnittliga cykelpendlingsavståndet i Stockholm. Den inre röda linjen visar delar av Stockholm som ligger inom 5 kilometers avstånd, bland annat nästan hela Södermalm.





Cykelfrämjande åtgärder är den röda tråden vid cykelplanering för Årstafältet. För att stadens ambition för Årstafältet ska lyckas krävs en medveten planering både gällande övergripande strukturfrågor och små projekteringsdetaljer.

Godkänt dokument - Anna Forsberg Stadsbyggnadskontoret 2017-12-12 10:30
Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontoret 2017-12-12 10:30



Val av gatubeläggning I Köpenhamn görs cykelbanor asfalterade och körbanor för biltrafiken med stenbeläggning.



Det finns mängder av insatser att göra för att främja cykeltrafiken; såväl övergripande stads- och trafikplanering med en cykelvänlig stadsstruktur, som detaljutformningar i form av till exempel genomgående korsningar, cykelräcken vid signaler, ramper med mera.

Nedan följer ett antal insatsområden på allmän plats:

- **Cykelvänlig trafikplanering;** stadsstruktur och infrastruktur.



Hållbara trafikplaneringsprinciper: Det ska alltid vara snabbast och lättast att ta cykeln. Nätet för biltrafik ska vara mindre direkt än cykel- och kollektivtrafikstråken.

- **Cykelvägnet inom området;** finmaskigt och indelat i pendlingsstråk (breda, separerade, gena och med hög framkomlighet), huvudstråk och lokalstråk.
- **Cykelvägnet som kopplar** den nya stadsdelen till målpunkter i närområdet och till befintliga huvud- och pendlingsstråk.
- **Cykelvänlig och trafiksäker detaljutformning;** genomgående gång- och cykelbanor, upphöjda cykelöverfarter då cykelstråket korsar gata på sträcka, rödmarkerade cykelfält genom huvudgators korsningar, gena och attraktiva dragningar, generösa svängradier och cykelanpassade trafiksinaler, t.ex grön våg där sådant är möjligt.
- **Cykelparkering** på allmän platsmark för både boende (korttidsparkering), besökande och kollektivtrafikerande.
- **Cykelservicestation** med tryckluft, servicestation, cykelkarta med mera.
- **Cykelvägvisning,** såväl inom Årstafältet som till omkringliggande målpunkter är viktigt för att cykelvägnet ska användas.
- Med konst och konstnärlig utsmyckning kan cykelstråk och -anläggningar göras attraktiva.





Även byggherrarna har en stor och viktig roll för att stadsdelen ska bli en cykelstadsdel. Det är framförallt för tre områden som byggherrarna har det huvudsakliga ansvaret:

- Cykelparkering av hög kvalitet på fastighetsmark för såväl bostäder som för arbetsplatser och handel.
- Serviceanordningar för cykeltvätt och cykelmek.
- Omklädnings- och duschmöjligheter på de nya arbetsplatser som byggs i området.



Cykelbarometer



En cykelservicestation är en plats där man samlar service i olika former för cyklister. Innehållet kan variera från plats till plats, men tänkbara delar är cykelpump, tvättmöjligheter, verktyg för enklare reparationer, cykelkarta, vägvisning, dricksfontän, info om temperatur- och vindförhållanden, lånebicyklar och sittplatser för vila.

En cykelservicestation föreslås på Årstafältet, vid torget där aktivitetsbryggan och parkbryggan möts.



Dricksfontän (Veksoe)



En korrekt och prydligt utformad cykelvägvisning bidrar inte bara till att cyklisterna hittar bättre. Den är också ett sätt att marknadsföra cyklingen för de nyinflyttade på Årstafältet.

Det pågår för närvarande en översyn av befintlig vägvisning i hela Stockholms stad och målet är att ta fram ett gemensamt skyltprogram.



Skyltning



Den enskilt viktigaste åtgärden för att öka cyklingen och att göra den säker är att tillhandahålla ett sammanhängande, säkert och attraktivt cykelvägnät.



Cykelvägnätet måste fungera inte bara inom Årstafältet, utan även koppla till närliggande målpunkter och mer fjärran platser. Erfarenheter visar att det är länkar i cykelvägnät utanför den nya bebyggelsen som ofta brister och leder till att cykling försvåras eller helt omöjliggörs. Det är med andra ord mycket viktigt att cykelvägnätet ses över och åtgärdas inom och utmed viktiga stråk utanför Årstafältet.

Det område som valts att omfattas av planen sträcker sig från Södermalm till Älvsjö, samt från Gullmarsplan till Liljeholmen. De fem stora stråk som föreslås gå genom eller i närheten av Årstafältet är dels de tre pendlingsstråken Huddingestråket, Stråket mellan Sockenplan och Årstaberg och Älvsjö-/Åbystråket, dels två huvudstråk som här benämns "Årstafältsdiagonalen" och "Huvudstråket över Årstafältet", se karta på nästa uppslag. Lokalstråk är inte utmarkerade på kartan.

Stråken på Årstafältet har planerats för att ge cyklister möjlighet att på ett gent sätt ta sig till målpunkterna. Det ska vara möjligt att ta sig diagonalt över Årstafältet och nå de omkringliggande stråken. På Årstafältet är visionen att så långt som möjligt ge pendlingsstråken företräde gentemot korsande lokala bilgator. I den mån det förekommer trafiksignaler på Årstafältet ska möjlighet till grön våg för cyklister eftersträvas.



De nuvarande pendlingsstråken på Årstafältet kommer att bli ännu mer efterfrågade efter bostadsbyggandet. Stråket mellan Sockenplan och Årstaberg, det vill säga pendlingsstråket i norra delen av Årstafältet, antas bli välanvänt i båda riktningarna morgon och kväll. Partihallsområde är en stor arbetsplats som har potential att locka cyklister. Målpunkter såsom Årstabergs station attraherar pendlare i motsatt riktning än de som pendlar mot Gullmarsplan och vidare in mot stan. Slutsatsen är att det krävs breda stråk, där det ska vara möjligt med omkörningar och ändå medge möte med cyklister i motsatt riktning.



Årstafältsdiagonalen sträcker sig mellan Ersta gårdsväg mot korsningen Älvkällvägen/Johanneshovsvägen och föreslås bli ett brett cykelstråk som ligger dels i gaturummet och dels i parkmiljö. En bro över dammen mellan parkbryggorna bidrar till genhet.

Huvudstråket över Årstafältet kopplar samman Huddingestråket och Stråket mellan Sockenplan och Årstaberg och föreslås ligga väster om Östbergavägen, eftersom stråket då bland annat slipper korsning med ny tvärbana.

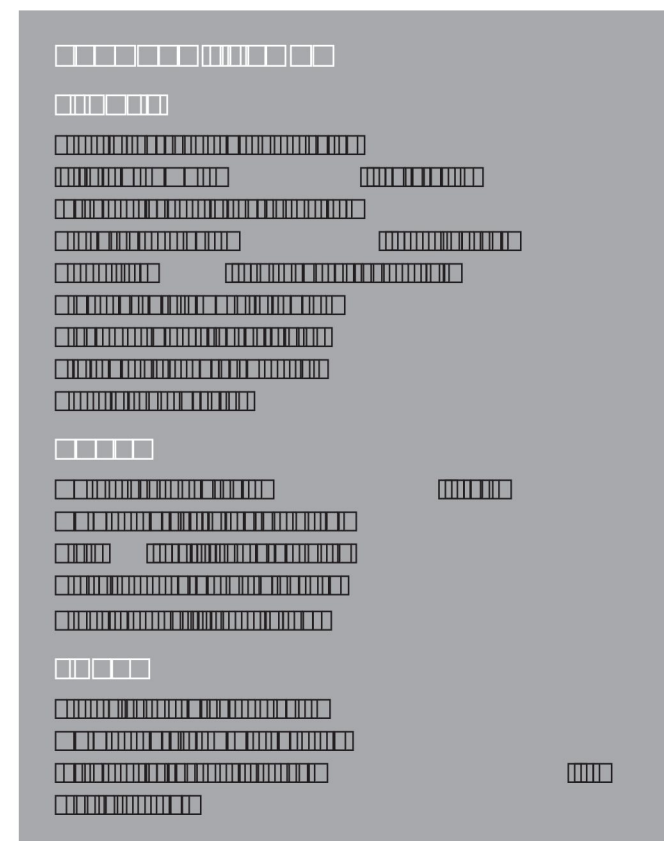
I pendlings- och huvudstråk ska en attraktiv och cykelvänlig trafikmiljö eftersträvas - kantstenar, farthinder, dåliga siktförhållanden, bristande geometri, bilhinder eller grindar ska inte förekomma i dessa övergripande cykelvägnät.



Inom bebyggelsen på Årstafältet och genom parken plane-

ras lokalstråk. På lokalstråken ställs inte samma höga krav på framkomlighet och kapacitet. Lokalstråken knyter ihop de övriga stråken med varandra och med lokala målpunkter.

Alla nya cykelstråk inom Årstafältet ska gå på cykelbanor, cykelfält eller gångfartsgator.



□□ □□ □□

— Huvudstråk


----- Särskilt objekt

Kommungräns



TRAFIKKONTORET





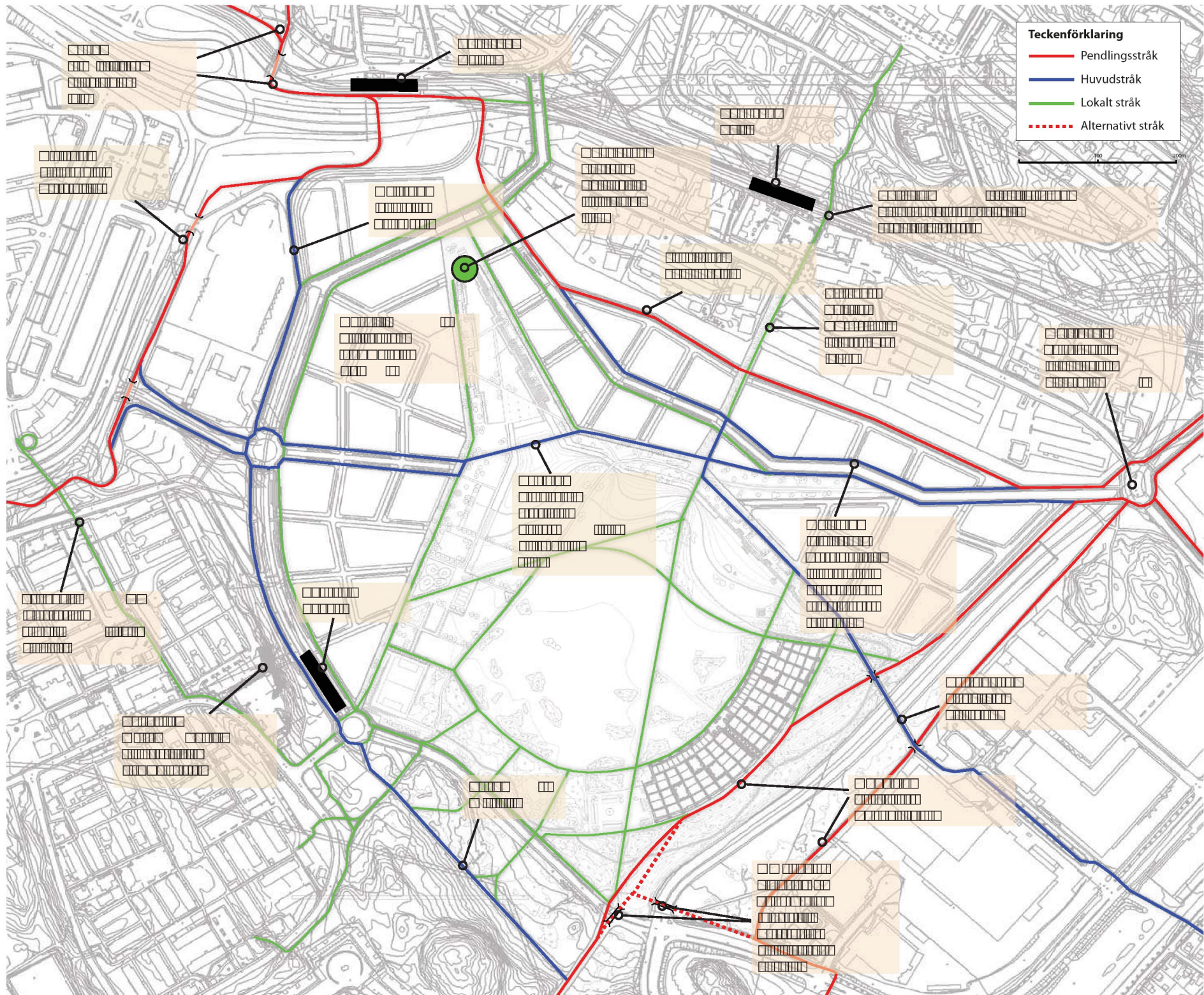
 Årstafältet markerat inom grön streckad linje.

 Rödå stråk: pendlingsstråk.

 Ljusblå stråk: huvudstråk.

 Lokala stråk ej utmarkerade.

*Intressanta punkter och
stråk på Årstafältet
Illustrationen till höger
visar föreslaget cykelnät,
samt lyfter upp vissa
punkter där särskilda
åtgärder eller
utredningar krävs.*

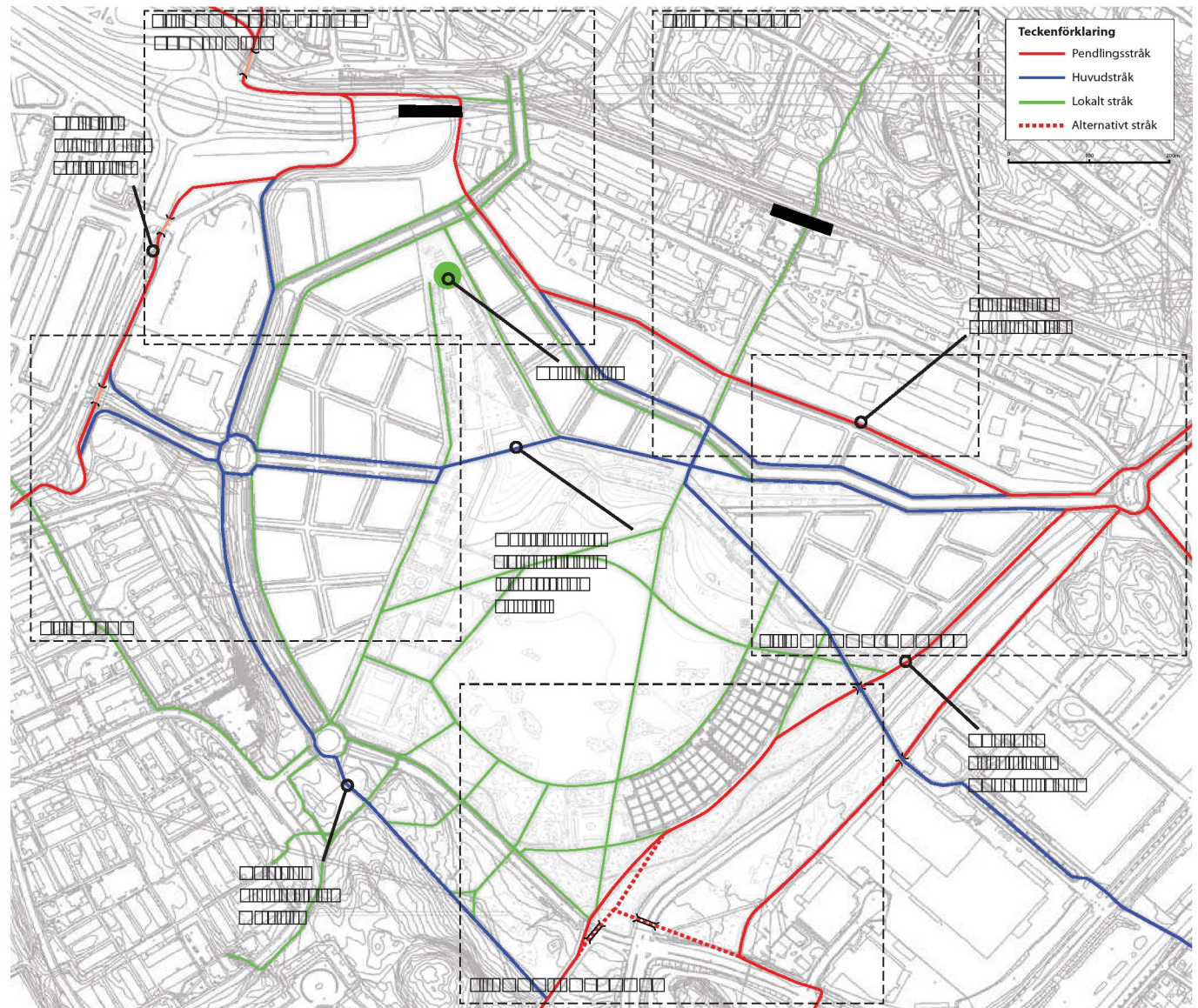




Cykelvägnätet på och kring Årstafältet har inventerats för att identifiera brister och saknade länkar.

Inom stadsdelen Årstafältet föreslås åtgärder på följande platser (se även bild till höger):

1. Stråket mot Årstabron vid tvärbanestation Årstafältet
2. Ersta gårdsväg
3. Johanneshovsvägen/Älvkällevägen
4. Huddingevägen/Sockenvägen
5. Stråket till Årsta torg



Illustrationen till höger visar de planerade pendlingsstråken, huvudstråken och lokalstråken i Årstafältet. Textrutorna visar stråken samt vilka områden som fördjupade studier har genomförts för.



Vissa åtgärdsförslag som ligger *kring* Årstafältet utreds inom ramen för projektet - dessa är grönmärkade i kartan:

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

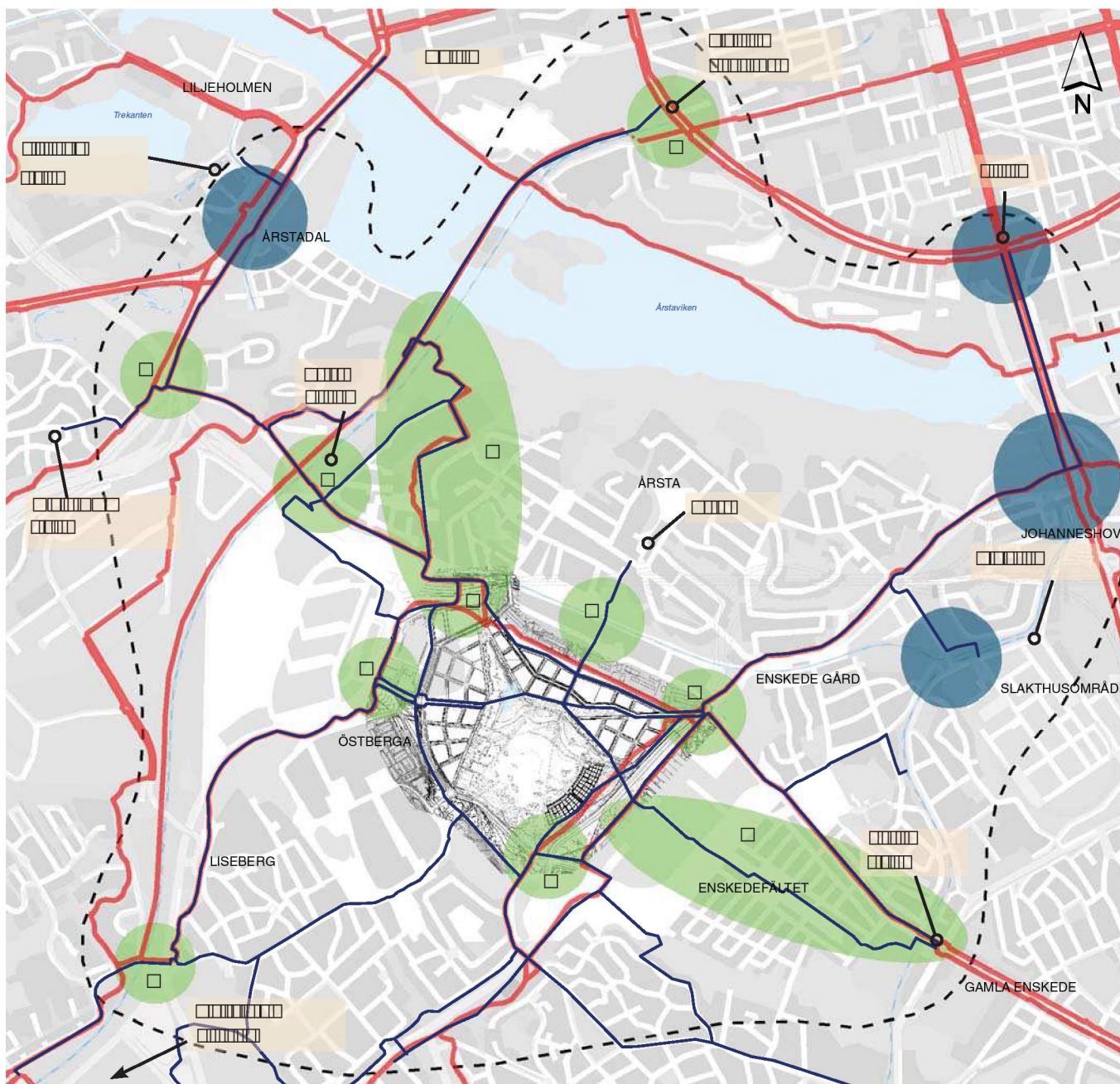
Andra förslag utreds i samband med andra projekt. Dessa är blåmärkade i kartan:

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

Årstafältet kommer att byggas i etapper. Detta medför att även de lokala näten kommer byggas ut i etapper. Däremot kan pendlingsnät och huvudnät ligga långt fram i planeringen och byggas innan annan bebyggelse blir verklighet.

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.





En av Årstafältets entréer, vid tvärbanestation Årstafältet, har en komplex trafikstruktur på relativt liten yta. Här finns lokalgatan Åmänningevägen, tvärbanan och strax sydväst om stationen mynnar södra länkens tunnlar. Bredvid detta finns ett viktigt cykelstråk mellan Årstaberg och Sockenplan. Detta cykelstråk korsar tvärbanan

och Åmänningevägen planskilt cirka 80 meter väster om tvärbanestationen i en relativt bred och ljus vägport. Anslutningarna till vägportarna behöver breddas för att uppnå standard för pendlingsstråk.

Vid Årstafältets tvärbanestation finns det få alternativ på åtgärder, på grund av befintlig infrastruktur och byggnader. Koppling till föreslaget pendlingsstråk i norra delen av Årstafältet sker i korsning över tvärbanan. Denna

korsning och korsningen med ny gata genom Årstafältet, måste hastighetssäkras. Korsningen med gatan kan tänkas få cykelprioritering i eventuell signalanläggning.

När Årstafältet bebyggs kommer området kring tvärbanestation Årstafältet bli en plats med mycket människor i rörelse. För att minska konflikter mellan cyklister och gående krävs tillräcklig bredd på GC-vägarna och tydlig utformning.



Foto 1: Vägport under Åmänningevägen och tvärbanan
Cykelvägen sedd från Årstafältet mot Årstaberg. GC-vägen behöver breddas för att uppnå standard för Pendlingsstråk.
Foto: Atkins

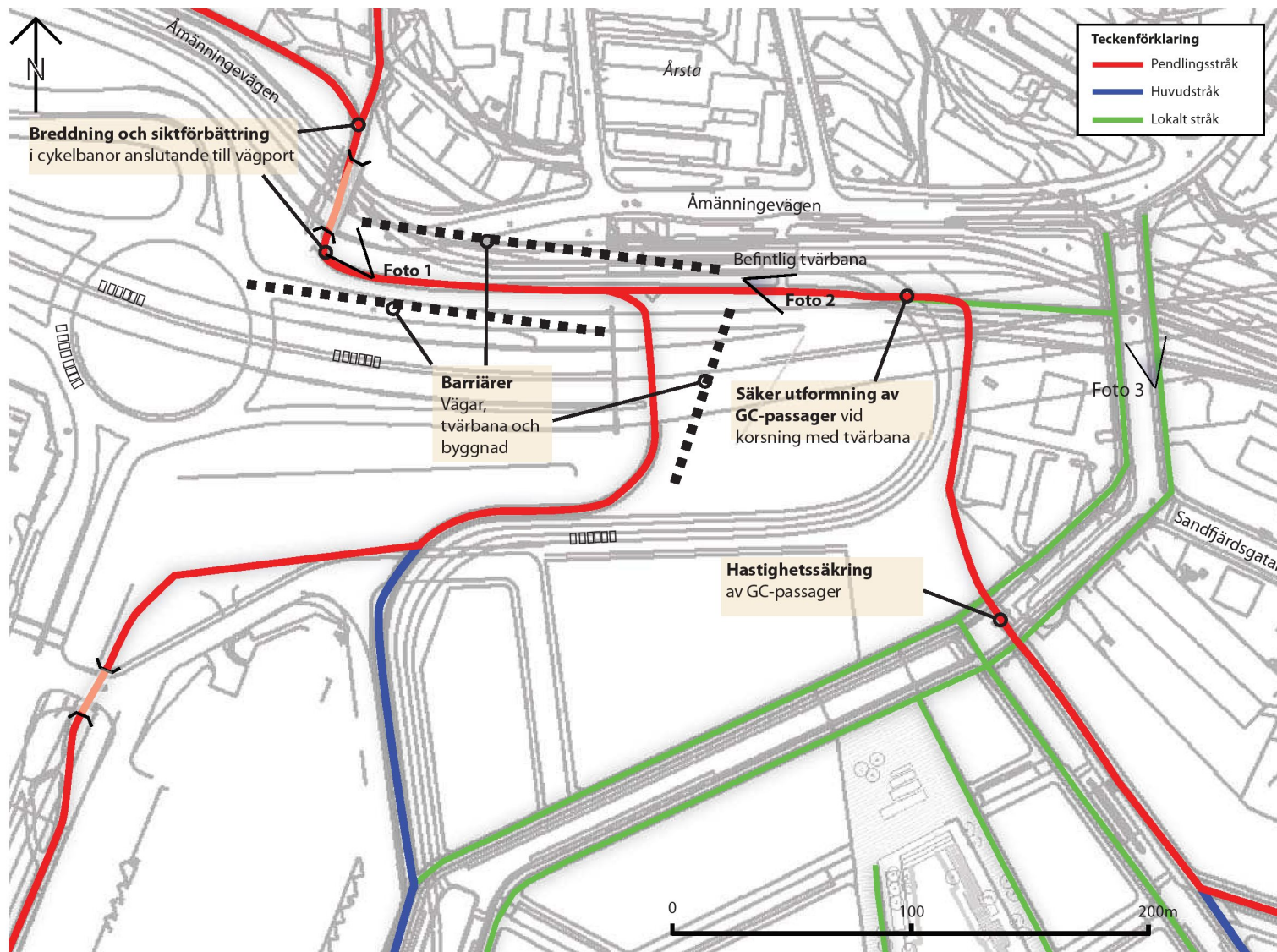


Foto 2: Cykelväg längs med tvärbana
Mot Sandfjärdsgatan. Till höger i bild skimtar driftbyggnad för Södra Länkens tunnelsystem.



Foto 3: Plankorsning med tvärbanan
Framtida ökad trafik på Tvärbanan kommer att innebära långa rödtider för oskyddade trafikanter som vill korsa spåren.





Området kring tvärbanestation Årstafältet. Området innehåller likt Årstaberg en komplex trafiksituation och anpassning av cykelbanan får ske till främst tunnelmyning och tvärbana.





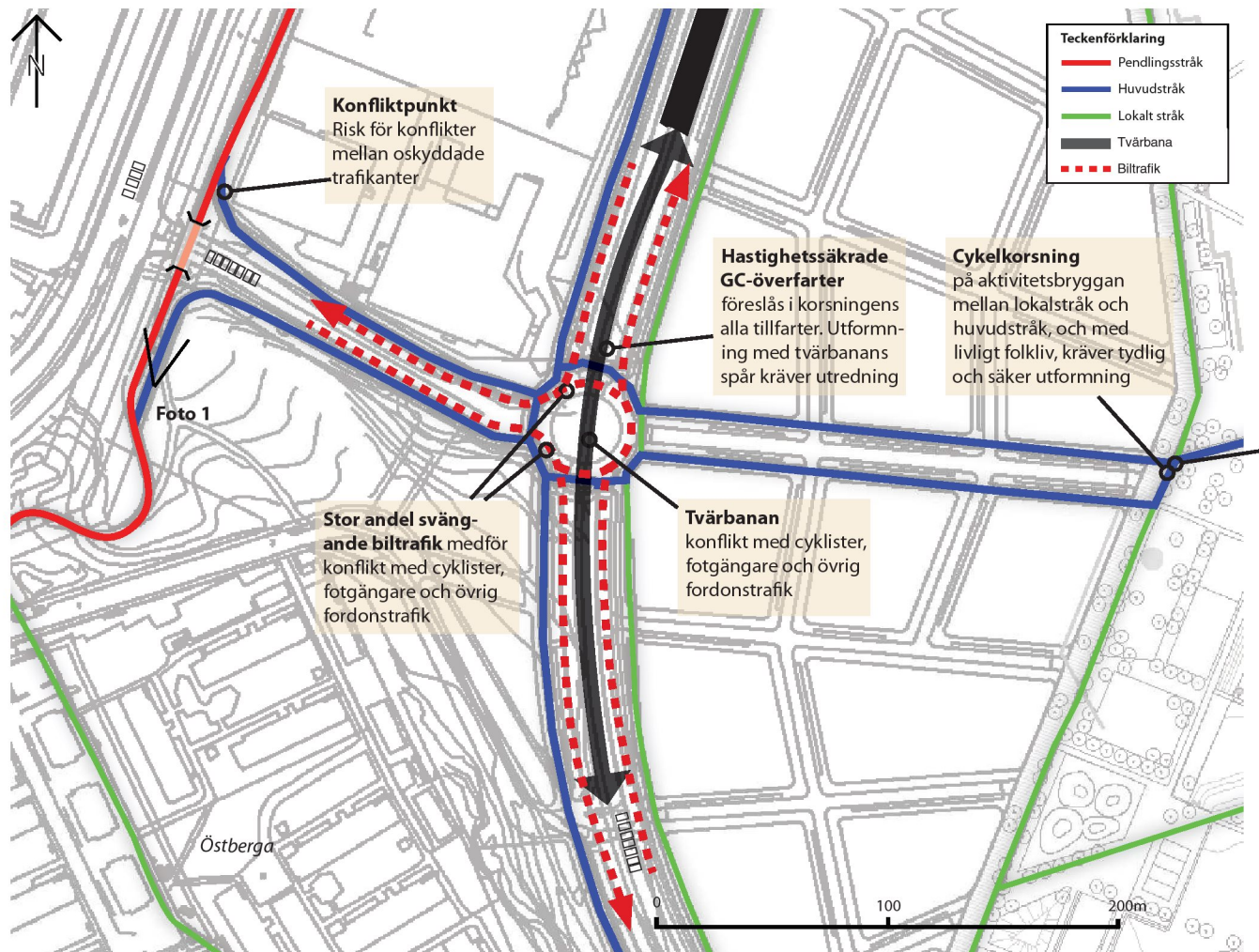
Parallellt med Ersta gårdsväg, skild från vägen med en bred grönremsa, finns idag en gång- och cykelväg. Vid Åbyvägen dyker gång- och cykelvägen ner i en planskild korsning. I befintligt cykelnät finns en konfliktpunkt där cykelbanan från Årstafältet ansluter till banan längs Åbystråket. I denna punkt har många cyklister hög hastighet efter backen från Östberga och sikten genom vägporten under Ersta gårdsväg är begränsad. Breddning på sträckan efter tunneln är önskvärd för att slippa konflikter (se foto 1).

Vid utbyggnad av Årstafältet skapas en mer stadsmässig utformning av gatumiljön, samtidigt som framkomligheten i de stora cykelpendlingsstråken ska behållas. I korsningen mellan Ersta gårdsväg och den nya huvudgatan krävs fördjupad utredning för att säkra framkomlighet och säkerhet för oskyddade trafikanter. Korsningen har i trafikprognoser hög belastning.

I huvudstråkets korsning med lokalstråket på aktivitetsbryggan krävs tydlig utformning av cykelvägnätet.



Foto 1: Vägport under Ersta gårdsväg
Fotot visar GC-porten söderifrån. Foto: Atkins



Ersta gårdsväg Korsningen mellan Ersta gårdsväg och Östbergavägen kommer att bli vältrafikerad av cyklister, gående, tvärbana, bus-sar och bilar. Säkra utformningar av GC-överfarterna krävs.

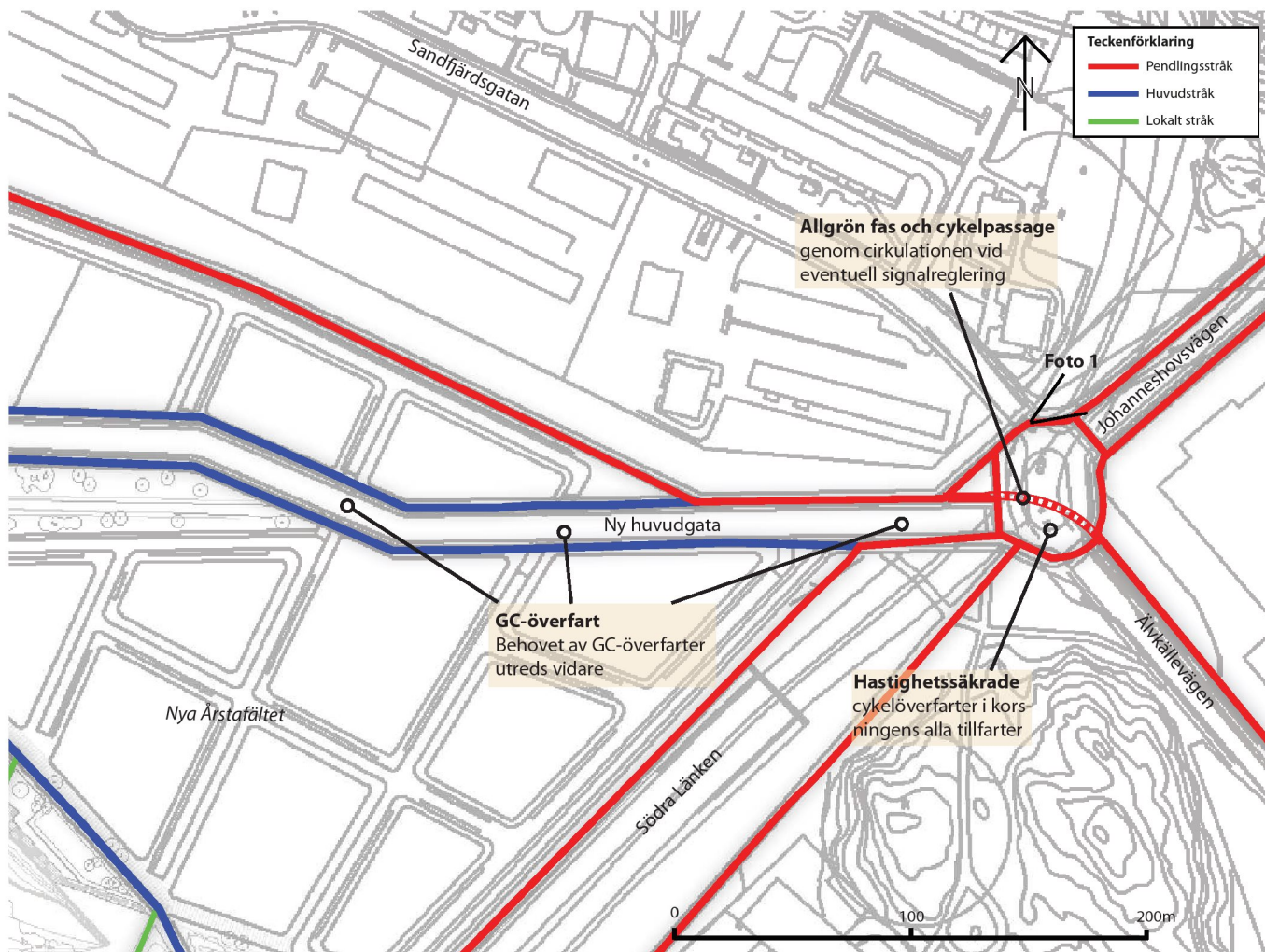


Korsningen mellan Johanneshovsvägen, Älvkälllevägen, Sandfjärdsgatan och den nya huvudgatan på Årstafältet är en viktig punkt för cykeltrafiken. Här möts två stora pendlingscykelstråk i Huddingestråket (nord-sydlig riktning) och Sockenvägsstråket (öst-västlig riktning). Johanneshovsvägen sluttar söderut mot korsningen, vilket medför höga hastigheter för cyklisterna som kommer från norr.

Samtliga gång- och cykelöverfarter i korsningen föreslås vara upphöjda. Vid en eventuell signalreglering av korsningen bör utredas om en allgrön fas kan införas, så att passage för cyklister kan ske genom rondellen. Skyltning förtydligar stråken och hänvisar cyklister rätt mot pendlingsstråken.



Foto 1: Johanneshovsvägen mot Bolidenplan
Befintlig dubbelriktad GC-bana.



Cirkulationsplats Älvkälllevägen/Johanneshovsvägen En mycket viktig cykelstråkpunkt där två viktiga stråk möts, i samma punkt möts ett stort flöde av bilar och bussar till och från Årstafältet.

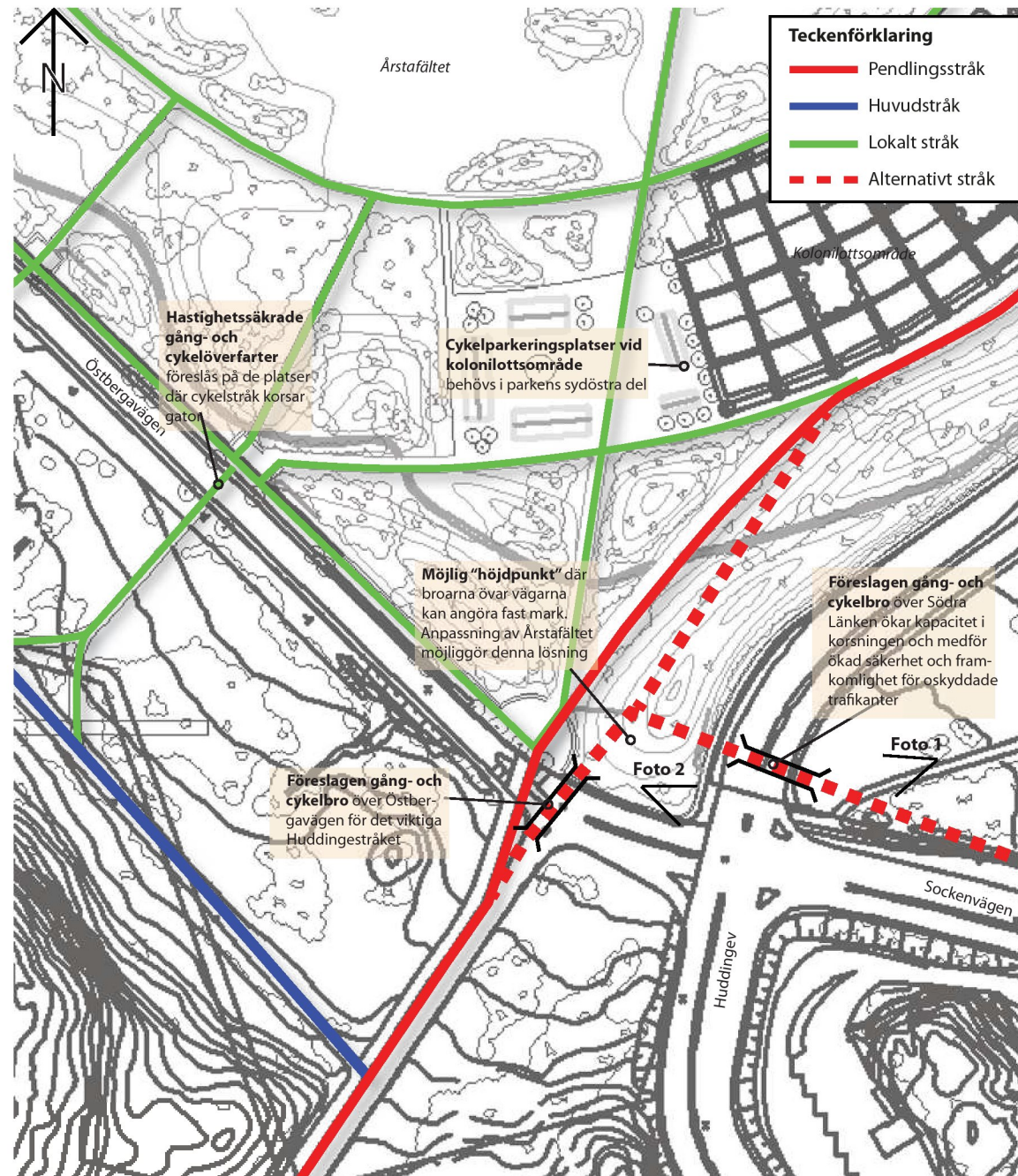




I korsningen där Huddingevägen, Östbergavägen och Sockenvägen möts finns idag en cykelpassage i plan tvärs Södra länken, se foto 2. En bit in på Östbergavägen finns också en gång- och cykelpassage som ingår i det viktiga pendlingssträket mellan Huddinge och Stockholm (foto 1).

För att tillgodose gåendes och cyklisters behov av säkerhet och framkomlighet på platsen föreslås två gång- och cykelbroar, dels över Östbergavägen dels över Södra Länken. Broarna gör det dessutom lättare och säkrare att komma till Årstafältet för gående och cyklister eftersom de slipper korsa den hårt trafikerade korsningen i plan.

Bron över Östbergavägen får en naturlig höjdsättning, eftersom Årstafältets södra hörn planeras höjas upp i en bullervall. Åtgärderna förbättrar även kapaciteten för fordonstrafiken i korsningen.



Huddingevägen/Sockenvägen Utmaningen är att få till säkerhet och framkomlighet för gående och cyklister samtidigt som landskapsbild och tillgänglighet tillgodoses. Korsningen kommer med fortsatt trafikutveckling inte vara lämplig för GC-övergångar i plan.



Stråket mellan Årstafältet och Årsta torg passerar tvärbanestationen *Valla torg* som är en viktig målpunkt både för Årsta och Årstafältet. Förbindelsens betydelse kommer att öka då området bebyggs och det är av stor vikt att stråket utformas generöst och inbjudande, med plats för såväl cyklister som gående. På så sätt skapas förutsättningar för ett befolkat och tryggt stråk. En ökad trafikering av tvärbanan, från sju minuterstrafik till fem minuterstrafik, kommer att medföra fler resenärer och därmed än större användning av stråket.

Stråket har i dagsläget stora brister. Det är bitvis mörkt och otryggt, brant och smalt för både cyklister och gående och dessutom svårt att veta vart det leder.

De förbättringsåtgärder som föreslås är breddning till fem meter där så är möjligt, förbättring av beläggning, belysning och skyltning. Stråkets anslutning till Årsta torg förtydligas genom beläggning, belysning med mera.



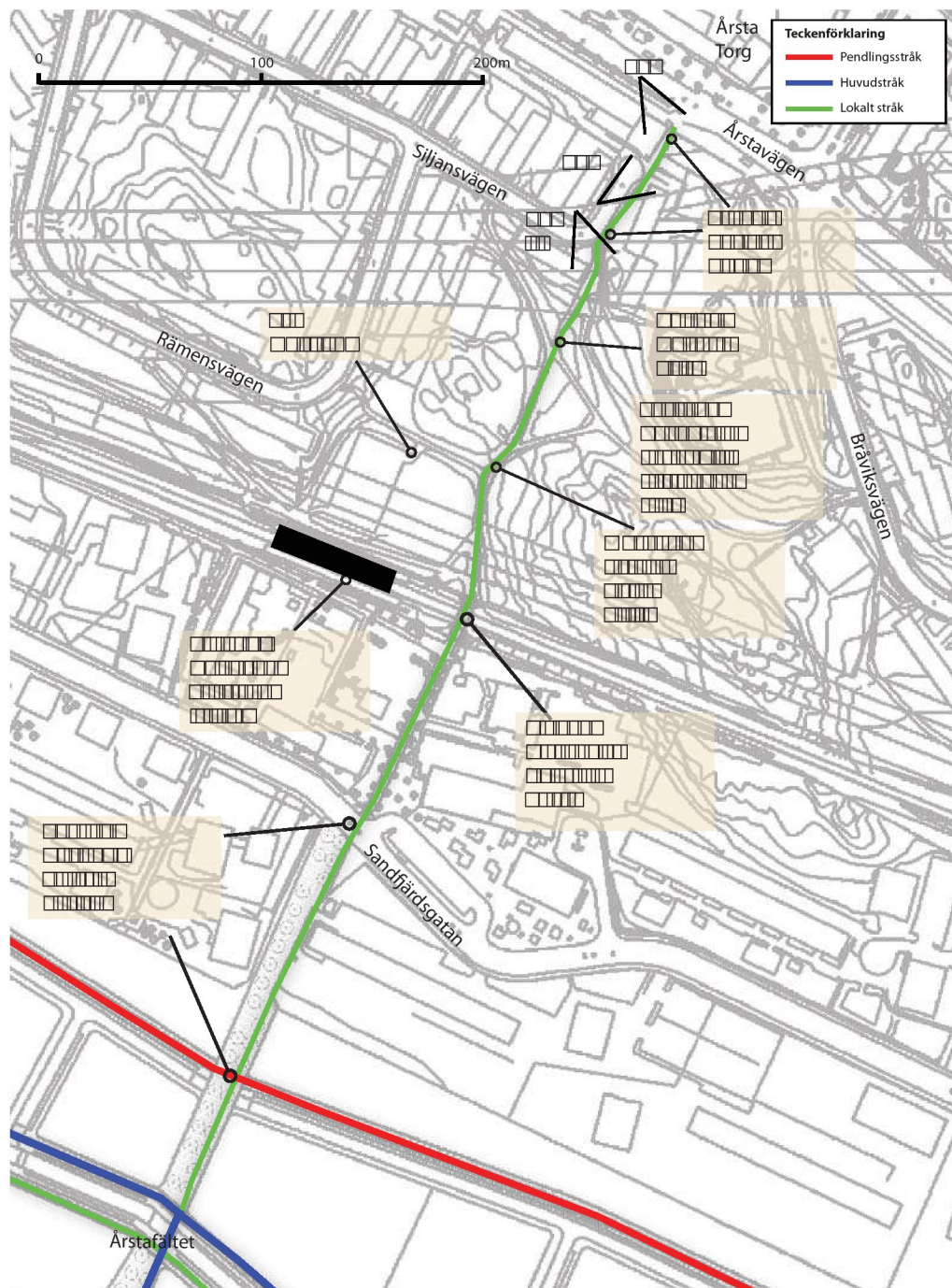
Foto 1: Svårhittad passage till Valla torg från Årsta torg. Endast en smal anonym passage finns mellan byggnaderna.



Foto 3: Smalt och mörkt stråk från blandtrafiken på Siljansvägens ner mot Valla Torg.

Foto 2 (till vänster): Stråket ansluter till Årsta torg via en vändplan på Siljansvägen. Streckad linje markerar tänkbart stråk efter åtgärder.

Mellan Årsta torg och Årstafältet ligger den viktiga målpunkten tvärbanestation Valla torg. I korsningen med tvärbanan är idag en gång- och cykeltunnel. I projekt Årstastråket planeras bebyggelse vid tvärbanestation Valla torg. Stråket är ett lokalt stråk, men med ny bebyggelse i Årstastråket och Årstafältet, samt ökad trafik på tvärbanan, kommer stråket bli mycket välanvänt.





Dagens cykelvägnät mellan Årstafältet och Årstabron är svårt att hitta på och dåligt sammanhängande. De fasta punkterna för att ta sig mellan bron och Årstafältet är i princip den planskilda korsningen mellan cykelbana och tvärbana/Åmänningevägen i södra delen samt Årstabrons landfäste. Det finns idag ingen sammanhängande cykelväg mellan punkterna, utan cykelstråket består av sporadiska gång- och cykelvägar, parkvägar och blandtrafik.



Det bästa cykelstråket går så rakt som möjligt mellan de två fasta punkterna. Se röda pilar i karta "Stråket mot Årstabron" på nästa sida.

Två alternativ har prövats i arbetet för Årstafältets cykel-nät: dels breddning av befintlig sträckning genom Storäng-parken, dels ny cykelbana längs Svärdlångsvägen.

Alternativ 1: Breddning genom Storängsparken utnytt-jar befintlig gång- och cykelbana i parkens södra del och kräver nyanläggning vid Svärdlångsvägen. Detta alternativ behöver breddning av befintlig bana samt ny gång- och cykelöverfart vid Svärdlångsvägen. På så sätt skapas ett sammanhängande och säkert stråk. I alternativet kvarstår dock problem med dålig topografi, krokig sträckning och dålig koppling till Årstabron, samt ingrepp i Storängspar-ken.

Alternativ 2: Ny gång- och cykelbana längs Svärdlångs-vägen och ny gång- och cykelbana mellan fotbollsplan och spårområdet. Sträckningen blir rak och gen och höjdskil-landen mellan brofästet och Svärdlångsvägen jämnas ut på en längre och rakare sträcka än den befintliga gång- och cykelbanan.

Anslutningen till Årstafältet, ungefär vid tvärbanestatio-nen Årstafältet, behandlas i tidigare kapitel.

Anslutningen mellan Årstabron och Årstafältet har sin norra "fasta punkt" i brofästet för Årstabron. Idag går två broar över spårområdet och anslutning till GC-banan på nya Årstabron sker via en lång ramp.

Åtgärdsförslag i området är dels att permanenta den etablerade smitväg som finns idag nordväst om GC-bron över spårområdet ut mot Årstabron. Det är osäkert om ramp i detta läge kan tillgänglighet Anpassas, det vill säga ha max 5 % lutning.

I området är det en kraftig stigning upp mot GC-bron över Gamla Årstabrons spårområde. Lutningen här är mycket brant (omkring 15 % på vissa sträckor) och att minska denna genom att ta ner GC-banan på längre och rakare sträcka skulle underlätta för cyklister och gående. Nerför är det ofta inga problem med lutning, men då ska det inte vara en skarp krök mitt i backen utan den medhavda farten ska kunna utnyttjas en längre sträcka. Förslaget är därför att ta ner GC-banan väster om fotbollsplanen.

Höger: Stråket mot Årstabron

Kartorna visar förslag på stråk som skulle binda samman Årstafältet med Årstabron på ett bättre och tydligare sätt än idag. Hänvisade foto 1-4 finns på nästa uppslag.

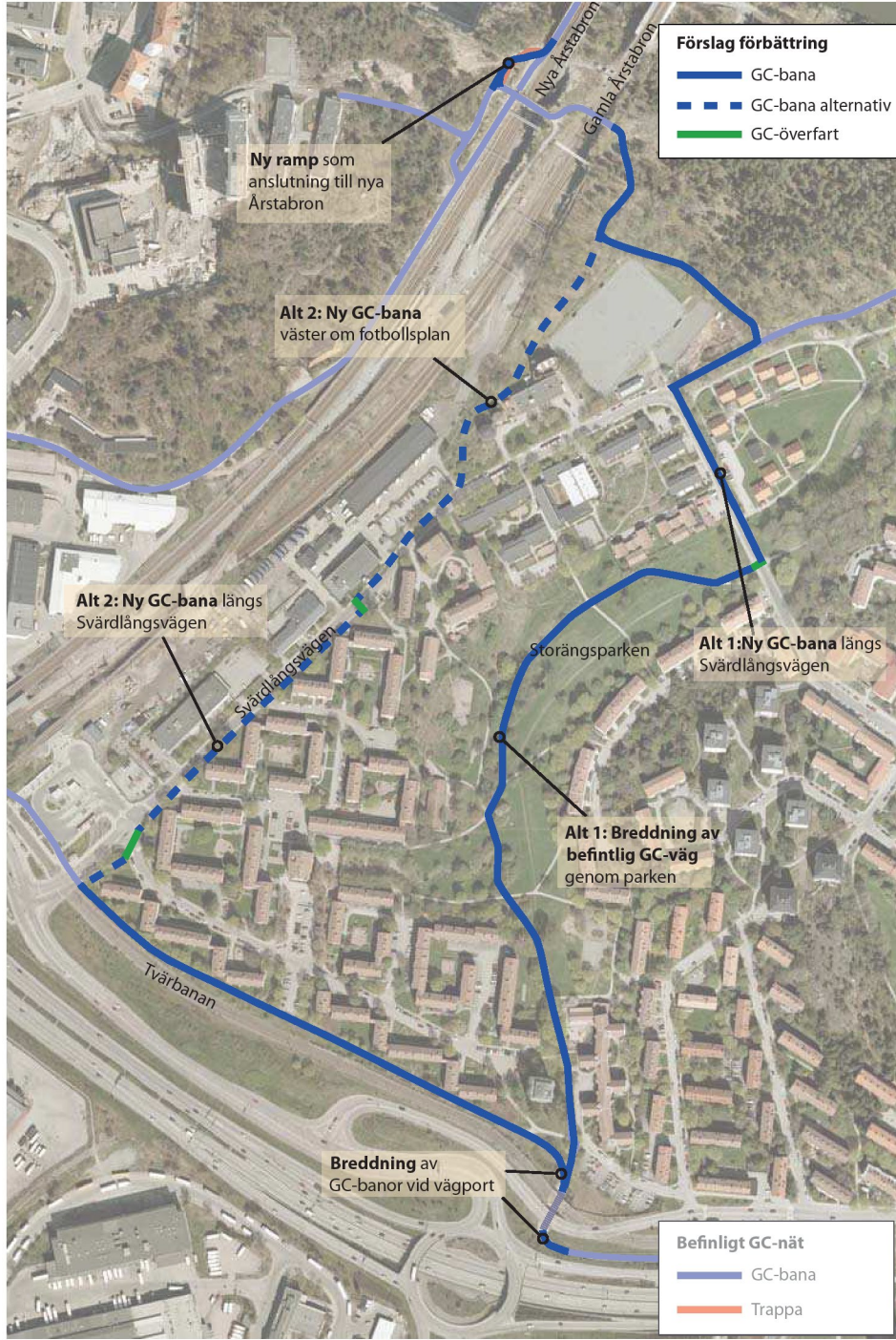
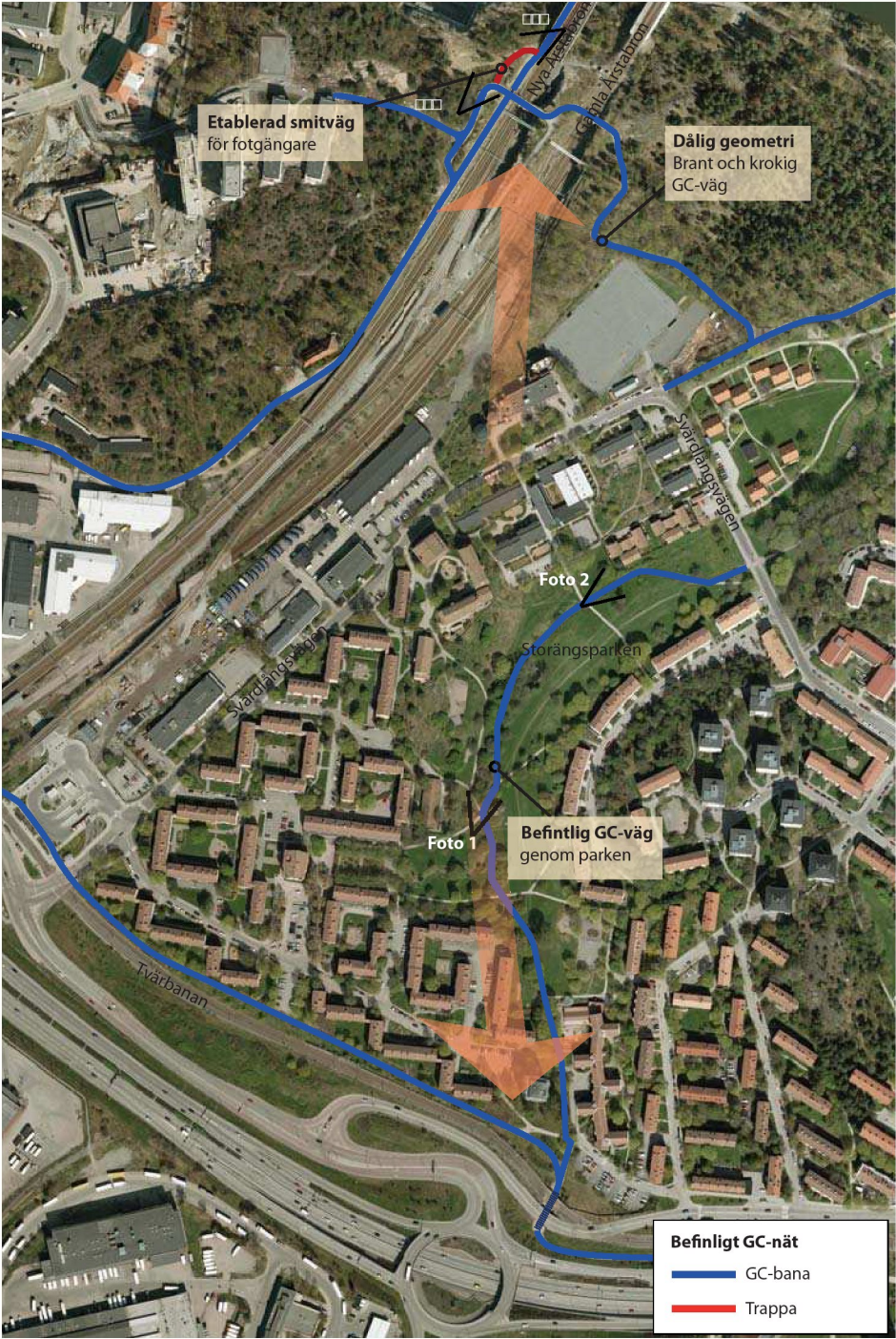




Foto 1: Storängsparken (vänster)

Befintlig GC-väg och spontant uppkomna, genare stråk genom Storängsparken.

Foto 3: Vy mot GC-bro från Årstabron (höger)

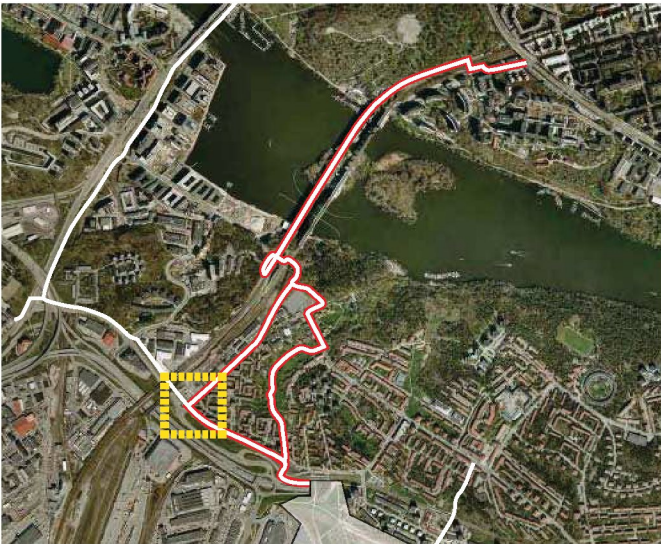
Området som är förslag för ny ramp. Bergsslänten används av gående och upptrampade stigar har bildats

Foto 2: Storängsparken (vänster)

Breddning av befintlig GC-väg låter sig inte göras utan ingrepp på träd och grönområde.

Foto 4: Vy mot Årstabron från GC-bro (höger)

Tidigare fanns här staket. Därefter blev en hävdad stig upptrampad och idag har en trappa byggts på platsen för att underlätta för fotgängare.



Vid kollektivtrafikknutpunkten Årstaberg finns konflikter mellan cyklisterna och fotgängarna främst på väg till och från tvärbanan. Ofta är fotgängarna stressade för att hinna till tvärbana eller tåg och använder sig av cykelbanan för att komma fram så snabbt som möjligt. Cyklisterna som kommer från Liljeholmen håller relativt hög hastighet från slutningen norr om broarna. Strax innan korsningen finns en liten brant och sikten är något begränsad. Hela sträckan längs med tvärbanestationen är livligt trafikerad av cyklister. Separering mellan gående och cyklister sker genom målat streck, men efterlevnaden vid Årstaberg är dålig.



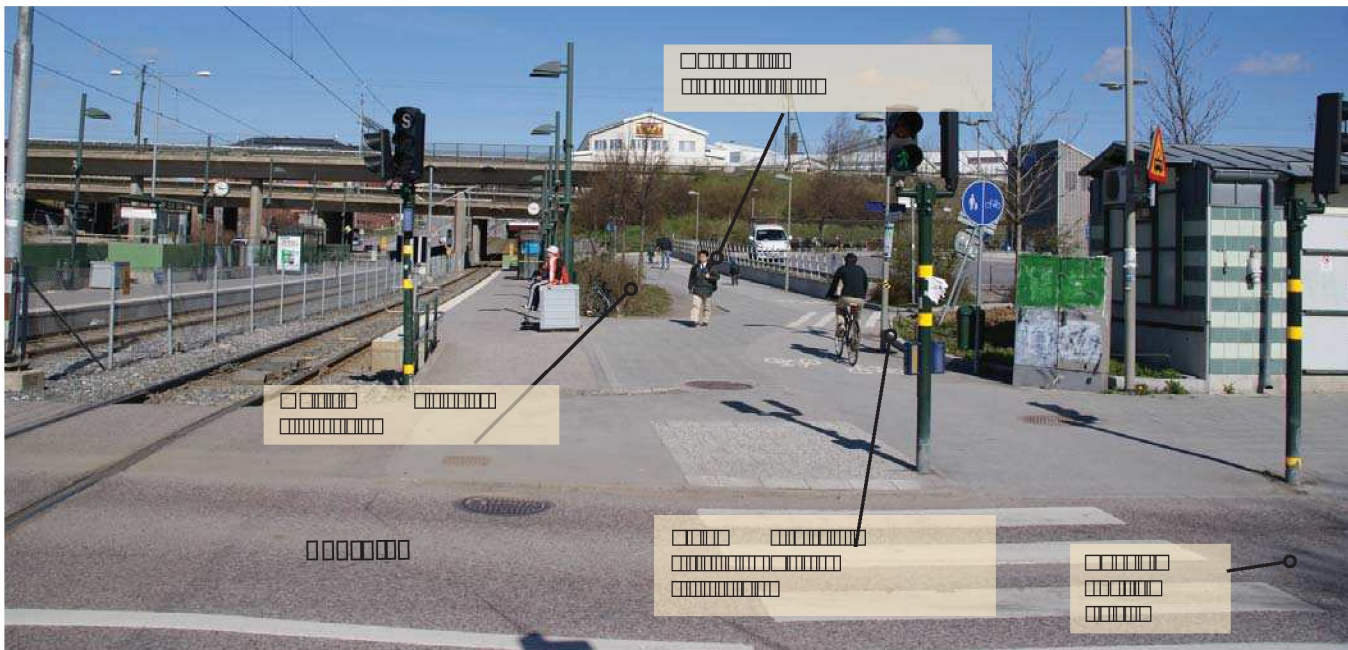
Pendlingsstråkets tydlighet längs tvärbanestationen behöver förstärkas så att konflikter minskar och tryggheten ökar för såväl gående som cyklister. Detta går att göra med relativt små medel. Föreslagna åtgärder är röd asfalt på cykelbanan, betongplattor på gångbanan, breddning av gång- och cykelstråket med mera. På Svärdlångsvägen föreslås en ny gång- och cykelbana.



Cykelbanan längs tvärbanan mellan Årstafältet och Årstaberg bör breddas och skiljelinje målas.

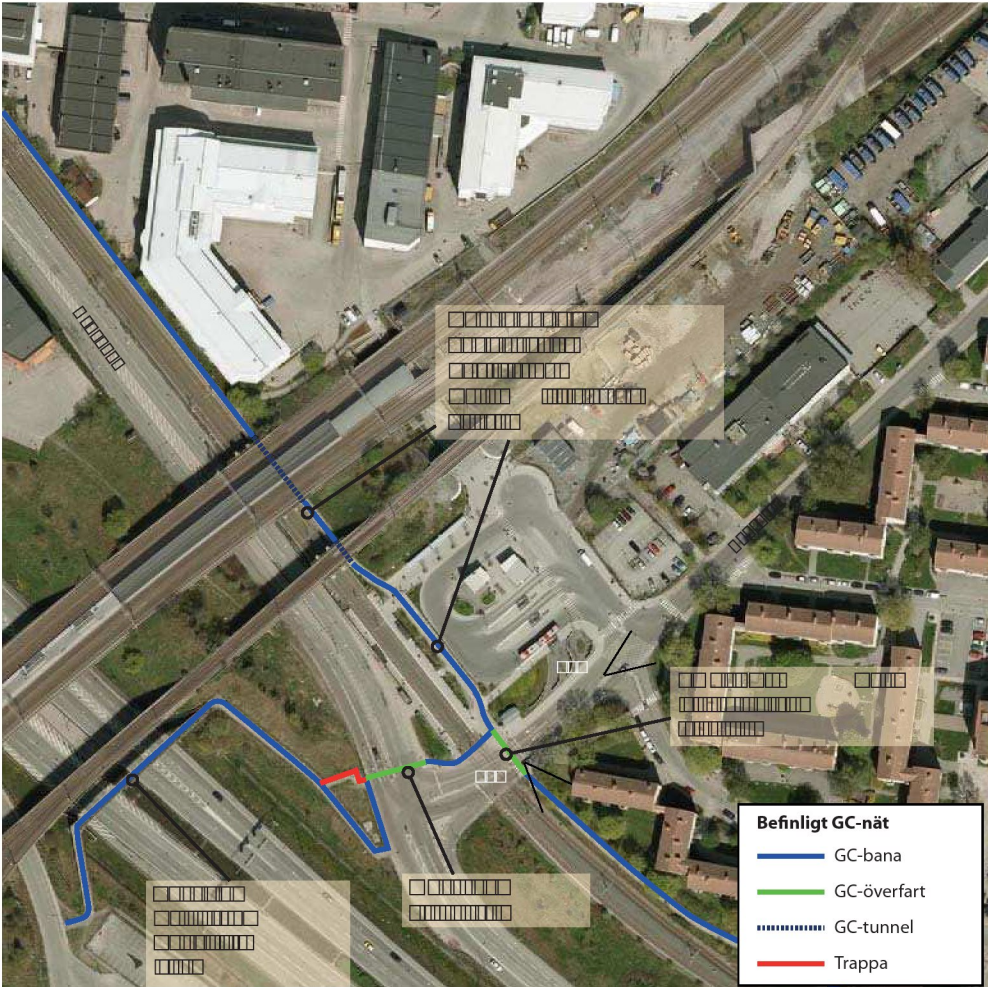


Utmed Svärdlångsvägen föreslås en dubbelriktad GC-bana



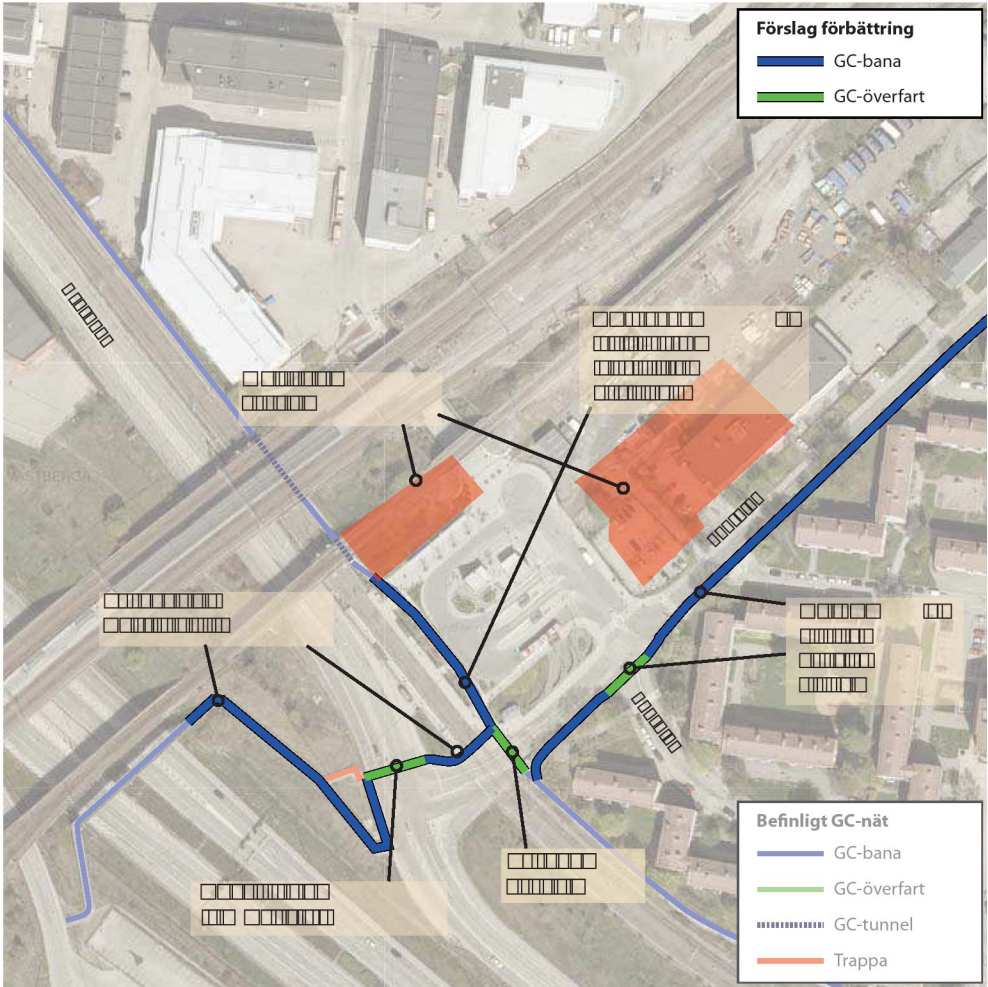
Brister i gatumiljön vid Årstaberg



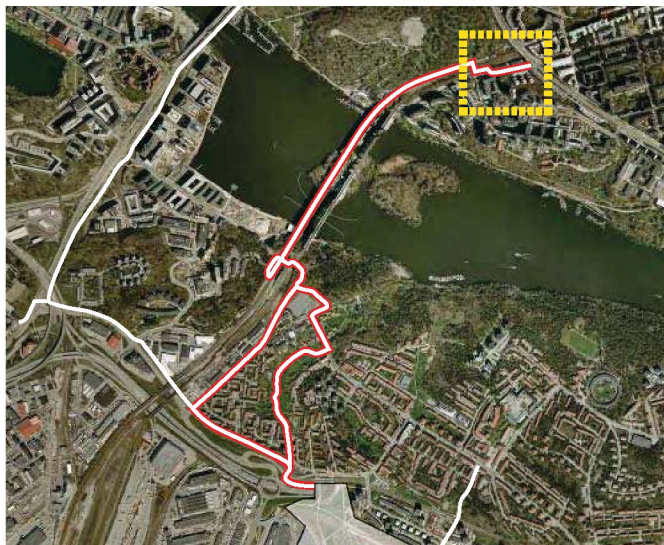


Årstaberg nuläge Konflikter är främst relaterade till det genomgående stråket mellan Liljeholmen och Årstafältet.

□□/□□□□□□□□□□



Årstaberg åtgärdsförslag Åtgärdsförslaget är bland annat att anlägga ny GC-bana längs Svärdlångs-
vägen samt förbättra området längs tvärbanestationen.



I dagsläget slutar cykelstråket över Årstabron i en skarp sväng och över en smal gång- och cykelbro. Framme vid Tantogatan sker cykling i blandtrafik. Korsningen Tantogatan/Ringvägen är delvis signalreglerad; in- och utfarten till Tantogatan är oreglerad, men gång- och cykelöverfarten över Ringvägen har signalreglering. Se foto till ovan till höger.

Södermalmsallén har stor potential som cykelstråk, speciellt om koppling till Folkungagatan kan byggas vid Medborgarplatsen.



Foto 1: Korsningen Ringvägen/Tantogatan är oreglerad men GC-överfarten har signalreglering.



Åtgärdsförslaget innebär att en ny cykelbana byggs på Tantogatan mellan gång- och cykelbron och Ringvägen. På detta sätt kopplas cykelstråket utmed Årstabron ihop med det på Södermalmsallén.

Stockholms cykelplan tar upp problemet med den bristfälliga gång- och cykelbron och föreslår att den skall bytas ut. Objektet finns därför inte med som åtgärdsförslag i denna plan.

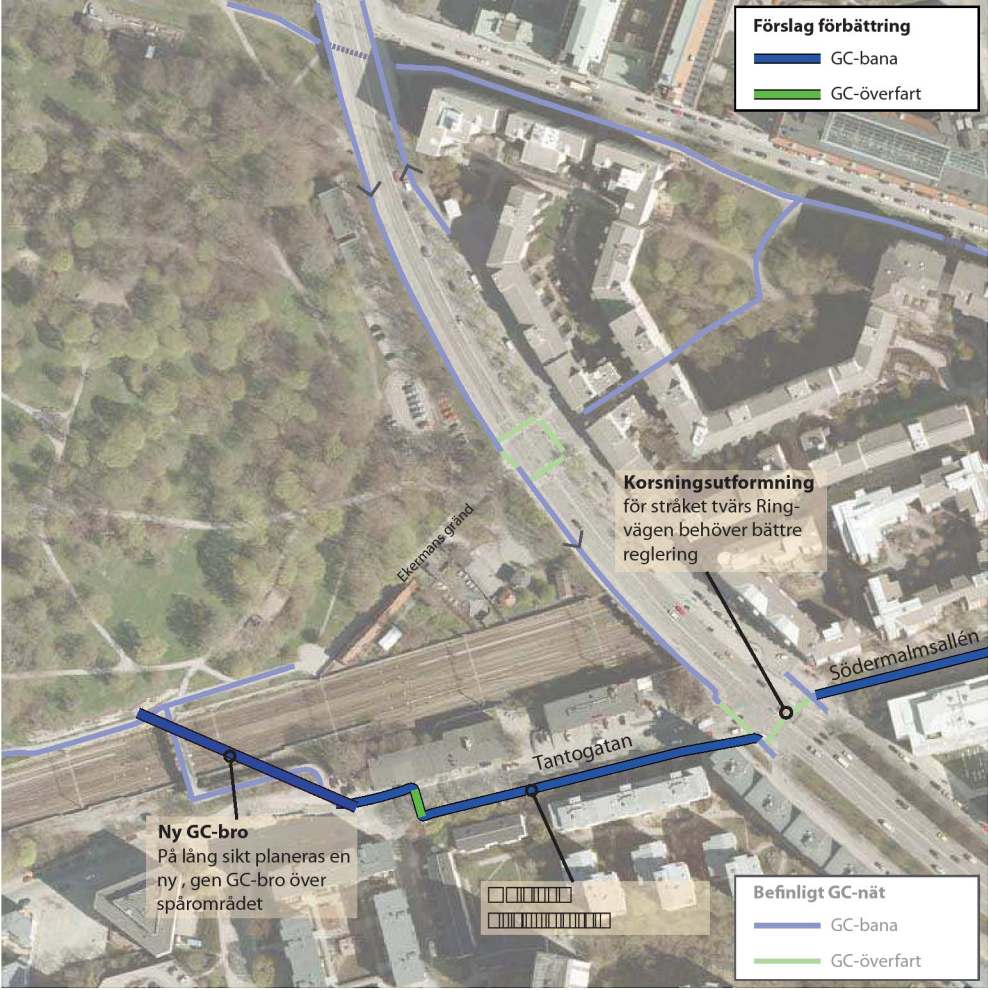


Foto 2 Korsningen Ringvägen/Tantogatan från Södermalmsallén





Årstabron / Ringvägen nuläge Sammanhängande stråk saknas. Önskvärt är koppling mot Södermalmsallén.



Årstabron / Ringvägen åtgärdsförslag Åtgärdsförslaget är bland annat att koppla ihop befintliga stråk, samt att på lång sikt bredda bron över spårområdet.



□□□□□□□□□□□□□□□□

□□□

I den stora korsningen mellan Södertäljevägen och Årstabergsvägen är gående och cyklister utsatta. Hastigheterna är generellt höga och trafiken intensiv under stor del av dygnet. Allvarliga olyckor har skett.

För överfart över Södertäljevägen används två signalreglerade cykelöverfarter, som inte är samordnade. Med

□□/□□□□□□□□□□□□□□□□



Foto 1: Korsningen Södertäljevägen / Årstabergsvägen och tillhörande gång- och cykelpassage. Rödkörning är mycket vanligt på platsen.

andra ord blir cyklister stående på refug mellan gång- och cykelöverfarterna. Orsaken är att högersvängen för biltrafik från Årstabergsvägen ligger separat i korsningen och att den som trycker på knappen för att gå eller cykla över gatan inte där kan ange vilken av de två kommande övergångarna som önskas. I vissa fall kan det vara den nord/sydliga passagen som önskas men den öst/västliga övergången dominerar.



Foto 2: Gång- och cykelbanan ner mot Liljeholmen är för smal för dubbelriktning. Breddning är önskvärt och eventuellt ett räcke mot körbanorna.

□□□□□□□

En möjlig åtgärd är att justera signalerna att gälla för överfart på hela sträckan istället för att delas upp i två delsträckor.

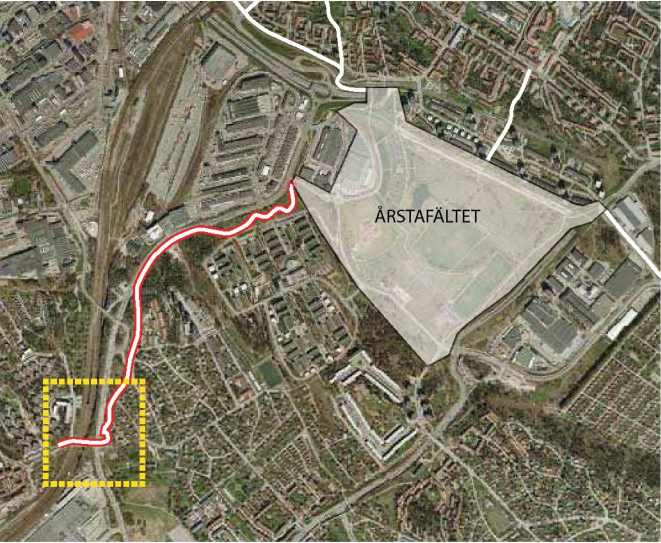
Refugen bör dessutom ökas i storlek. Det blir lätt trångt här och omloppstiderna på signalerna är långa.



Södertäljevägen / Årstabergsvägen nuläge Framförallt finns säkerhets- och kapacitetsproblem i den stora korsningen mellan Södertäljevägen och Årstabergsvägen.



Södertäljevägen / Årstabergsvägen åtgärdsförslag Åtgärdsförslaget är koncentrerade på åtgärder i korsningen för att förbättra för cyklisterna.



□□□□□□□□□□

□□□

Vid Götalandsviadukten slingrar sig befintlig gång- och cykelväg norrifrån längs vegetationen på Åbyvägens östra sida. Anslutningen till vägbron sker genom passage över signalreglerad cykelöverfart. En gångbana ansluter till bron via trappa från sydöst. På brons västra sida finns cykelöverfart tvärs Toffelbacken som ansluter till planskild passage under Götalandsvägen. Cykling på bron sker idag i körbanan.

□□/□□□□□□□□□□□□□□



Foto 1: Gångbanan på södra sidan (högra sidan) av Götalandsviadukten upphör i ett övergångsställe och en trappa till Götalandsvägen.

För cyklister mellan Årstafältet och Älvsjö Station innebär detta två passager i plan och cykling i blandtrafik.

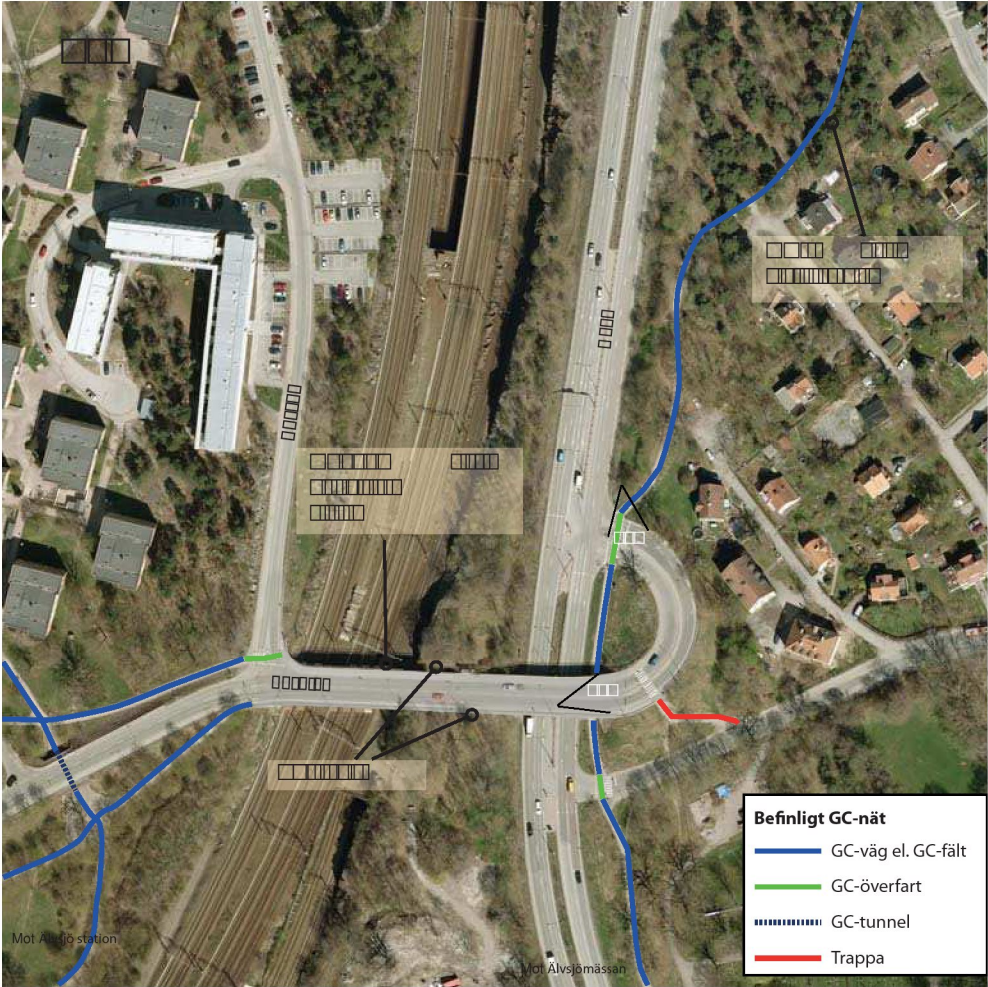
□□□□□□□□

En dubbelriktad cykelbana anläggs mellan Åbyvägen och Toffelbacken på brons/påfartens östra sida. Åtgärden innebär att cyklister mellan Årstafältet och Älvsjö,

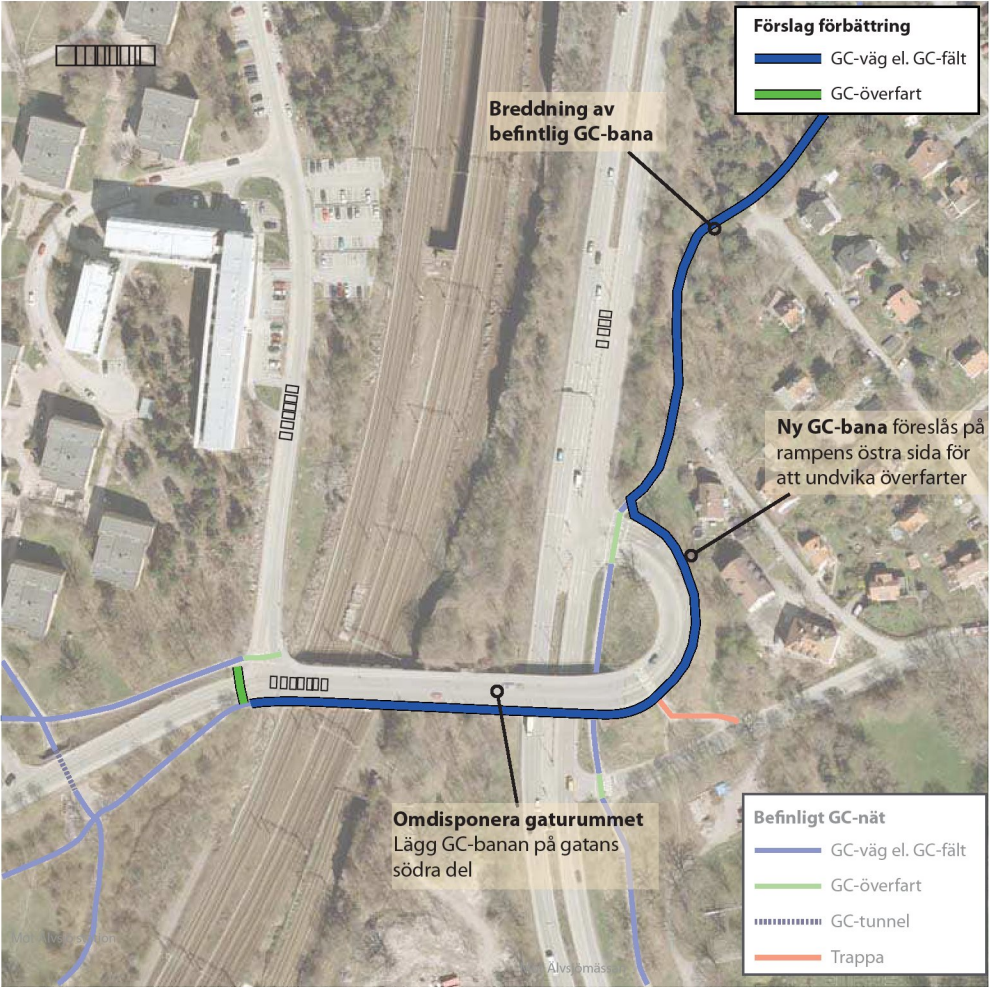


Foto 2: Anslutningen till GC-banan mot Årstafältet sker i dag i signalreglerad korsning. Här är det vanligt att cyklister mot Årstafältet cyklar i körbanan istället för på den dåligt utmarkerade cykelbanan.

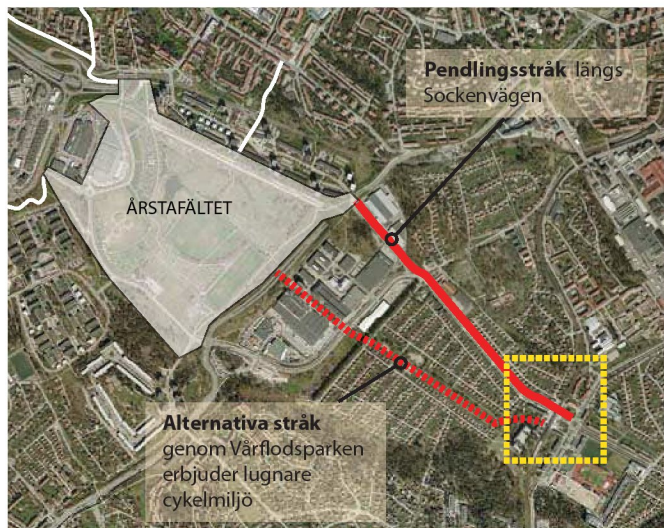
som tidigare passerat två korsningar i plan varav den ena signalreglerad, slipper båda. För att minimera intrång och påverkan på slänter föreslås att bilkörfälten minskas i bredd och att mittrefugen tas bort. Körbanan är på bron cirka 9 meter, vilket föreslås minskas till 7 meter, varpå 2 meter läggs till gång- och cykelbanan på den södra sidan. Vidare föreslås en breddning av den befintliga cykelbana längs Åbyvägen.



Götalandsviadukten nuläge Sammanhängande cykelnät saknas och cykling sker i blandtrafik på körbanorna



Götalandsviadukten åtgärdsförslag Bredda den södra gångbanan till en dubbelriktad cykelbana.



Längs Sockenvägen finns flera utfarter tvärs de båda cykelbanorna, men så länge buskar och träd på tomtmark hålls i trim bedöms sträckan som relativt säker. Vid Sockenplan blir cykelbanorna smalare och enkelriktade. Det framgår ej när dubbelriktningen upphör.

Genom Enskedefältet går Vårflodsparken med två gång- och cykelbanor i mitten. Målpunkterna Årstafältet och Sockenplan är inte tydligt kopplade till dessa stråk, men som lokala stråk skyddade från tung trafik mellan Socken-



Bred cykelbana, tydligt avgränsad från övrig trafik. Dubbelriktad. Separeringslinje saknas dock. Bilden är tagen strax öster om Sockenvägen sväng söderut mot Årstafältet.

plan och Årstafältet kan de vara lämpliga som alternativa cykelstråk.

Brister finns i korsningarna med de stora vägarna i området, det vill säga vid Sockenvägen och Södra länken. Vägarna har mycket trafik och höga hastigheter.



Längs Sockenvägen föreslås att befintliga cykelbanor breddas så att de blir dubbelriktade hela sträckan.

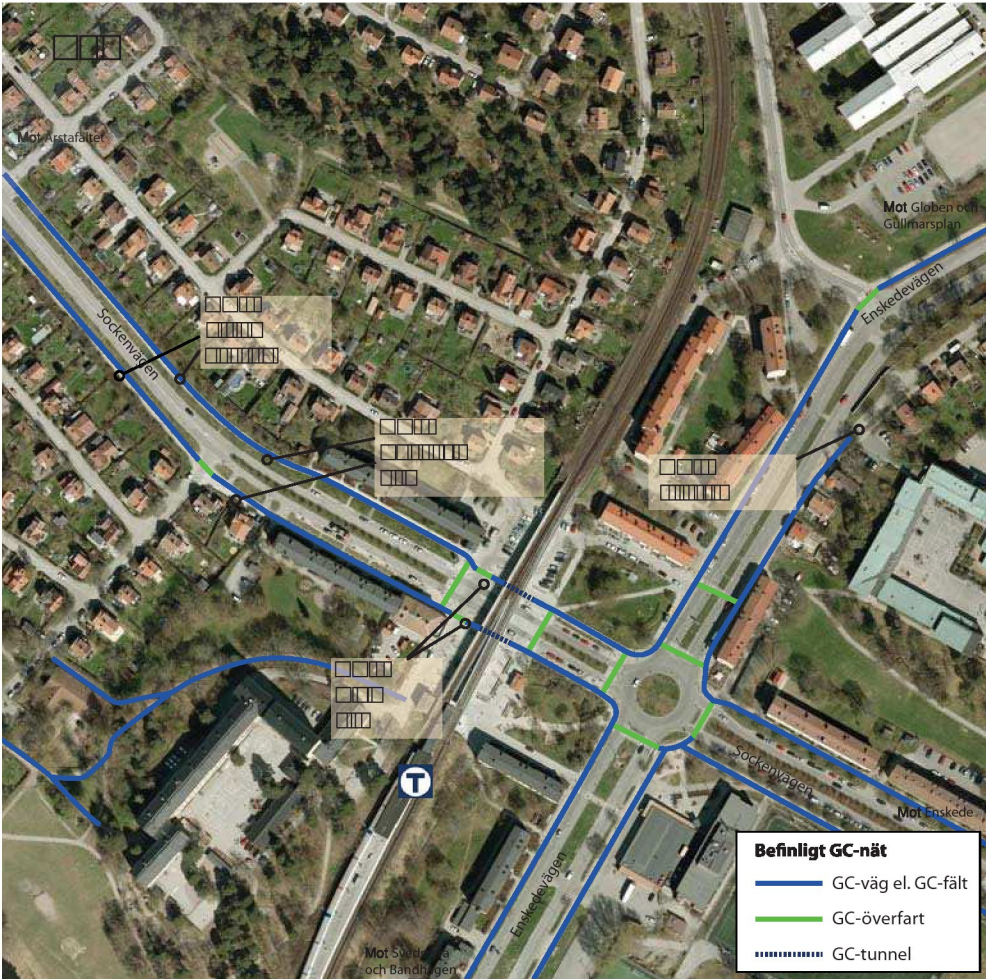


När cyklister närmar sig Sockenplan upphör dubbelriktningen och GC-banan blir enkelriktad och smalare. Det är likadant på båda sidor om Sockenvägen.

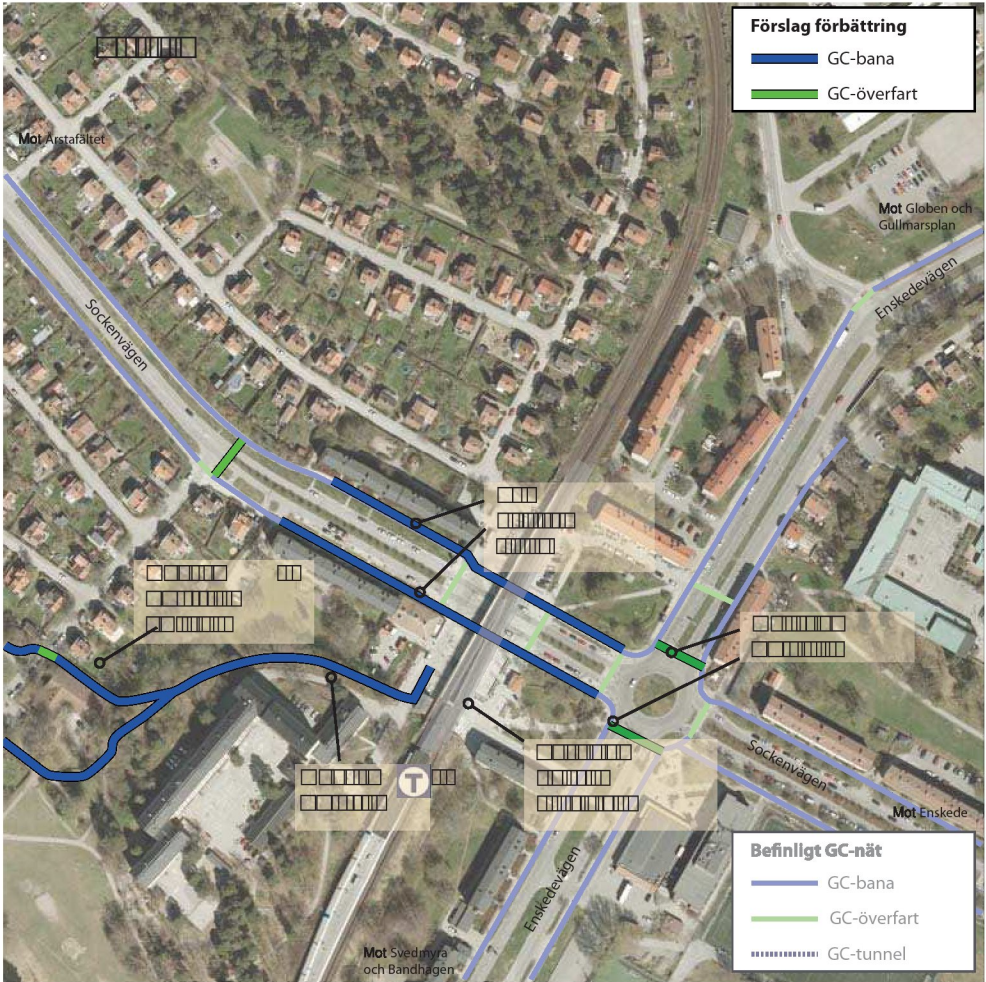
De alternativa gång- och cykelstråken i Vårflodsparken blir säkrare med hjälp av upphöjda korsningar där parkstråken korsar bilvägar.

För att ytterligare stärka stråket i Vårflodsparken kan i framtiden en bro byggas över Södra Länken/Huddingevägen till Årstafältet. Sträckan mellan Sockenvägen och planerad bro kräver då gång- och cykelbana.

Mellan Sockenvägen och Vårflodsparken behövs upprustning av befintlig gång- och cykelbana.



Sockenplan nuläge Avsmalnande och otydliga GC-banor från och mot Årstafältet samt osäkra GC-passager utgör de största problemen i Sockenplan



Sockenplan åtgärdsförslag Säkra korsningar och bredda GC-banorna.



Stockholm stads mål är att cyklandet i Stockholm skall öka och att trafiksäkerheten för cyklisterna skall förbättras. I detaljplaneprogrammet för Årstafältet står att en stadsbyggnadsstrategi är att gynna gång- och cykeltrafik. Det allra bästa sättet att uppfylla målen är att kontinuerligt bygga ut och förbättra befintligt cykelvägnät i området, till och från målpunkter i närområdet samt längre bort. Men kanske lika viktigt är det att kunna erbjuda attraktiva, säkra och trygga cykelparkeringar på rätt platser.



För den nya bebyggelsen på Årstafältet finns en ambitionsnivå för antalet cykelparkeringar, enligt tabellen till höger. Med 4000 planerade lägenheter innebär detta totalt 10000 cykelparkeringsplatser.



Typ av verksamhet	P-norm	Kommentar
Bostäder	2,5 pl/lgh	Baseras på en normal fördelning mellan små och stora lägenheter.
Studentbostäder	2,0 pl/lgh	Siffran motiveras av högre cykelanvändande hos studenter samt deras besökande. (siffran är nästan lika hög som för vanlig lgh, trots att de är mindre.)
Arbetsplatser	0,25 pl/anställd	Alternativt 0,25 plats/25 kvm kontorsyta.
Handel	20-30 pl/1000 kvm	Gallerior, köpcentra mm
Kollektivtrafikknutpunkter	5-10 pl/100 resenärer	Påstigande under morgonrusningen
Grundskolor	30-70 pl/100 elever	Läge på skolan spelar stor roll för hur många som har möjlighet att cykla, men även skolans upptagningsområde.
Dagis/förskola	60-80 pl/100 elever	Personal och besökare
Idrottsanläggningar med mera	20-40 pl/100 besökare under maxt. alt per 100 åskådarp1	Gäller även träningsinstitut och rekreation. Denna norm bör kunna gälla för Årstafältets parkdel
Nöjesanläggningar	20-35 pl/100 besökare	Kan sammanfalla med normen ovan.

Denna norm kan kompletteras med cykelparkeringsnormen för dagis på 0,4 platser per anställd och för rekreativa områden på 1-4 platser per 10 besökare.



Var cykelparkeringen placeras är avgörande. En cykelparkering gjord enligt konstens alla regler kommer att stå tom om den inte är placerad på rätt ställe. Exempel på detta kan ses på många platser i Stockholm.

Enligt en enkät som genomfördes i samband med ett examensarbete (Cyklisters parkeringsvanor. GFK, 1997) visade det sig att cyklisterna parkerar sin cykel inom en radie av högst 25 meter från målpunkten. Maxavståndet mellan parkering och målpunkt varierar beroende på hur länge man skall parkera.

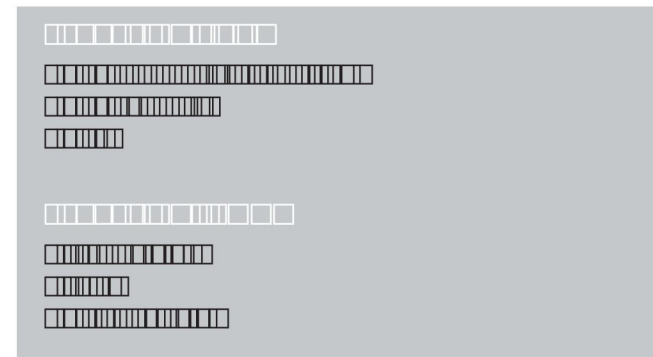
Långtidsparkeringar kan ligga på längre avstånd än korttidsparkeringar. Enligt en undersökning gjord av Utrednings- och statistikkontoret i Stockholm (Behov av cykelgarage - En studie bland cyklisterna som parkerar i cykelställen utanför pendeltågsstationerna Centralen, Karlberg och Södra Station. USK juni 2007) anser majoriteten av cyklisterna att det ska vara högst 100 meter mellan ett cykelgarage och pendeltågsstation/T-banestations entré. I Uppsala har man i samband med förnyelsen av resecentrum konstaterat att samtliga cyklar (cirka 7 000!!) står parkerade inom en radie av 175 meter från tågstationen.

Cykelparkering med tydlig symbolik

I Malmö har på ett flertal platser cykelparkering anordnats i bilparkeringsraden. Cykelställens front har formen och storleken av en bil. En bilplats rymmer här 8-10 cyklar.

Kraven på säkerhet, trygghet, skydd för regn samt belysning är dock högre vid långtidsparkeringar än vid korttidsuppställningar.

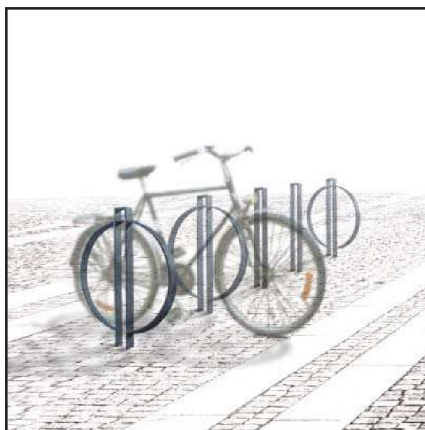
För att cykeln skall bli det mest naturliga färdmedlet krävs att cykelparkeringen ligger i direkt anslutning till hemmet och närmare än bilparkeringen.





Trafikkontoret i Stockholms stad har tagit fram en cykel-parkeringshandbok där bland annat vikten av rätt typ av cykelställ betonas. Med tanke på att många cyklar idag saknar stöd, har olika breda däck och måste kunna låsas fast i ramen har Stockholms stad beslutat att enbart använda så kallade pollarställ. Dessa kan vara utformade på en mängd olika sätt, men har gemensamt att man inte skjuter in framhjulet i dem, som traditionella framhjuls-ställ, utan lutar cykeln mot dem. På detta sätt kan cyklar med olika däck, med cykelkorg eller barnsits och utan stöd placeras och låsas fast på ett effektivt och säkert sätt.

Andra viktiga faktorer vid projektering av cykelparkering är trygghet och komfort. Bland annat ska alltid parkeringen vara väl belyst samt gärna under tak.



Ceres (Hess)



Bågen (Nif9)



Urban (Vestre)



Torino (Veksoe)



AA (Veksoe)



SHL 21 (Vestre) med förstordad öppning

Säkra cykelparkeringar

Stockholms stad har under lång tid provat ut ett antal cykelställ som man kan låsa fast ramen i. Ställen är utvalda utifrån att passa i möbleringszon, vid fasad och på torgyta. Bilderna ovan visar de typer av cykelställ som trafikkontoret rekommenderar i generell och modern miljö (ur Cykelparkering i staden, trafikkontoret Stockholms stad).





Tvåvåningsställ i cykelparkeringshus Utrecht, Holland



Väl utmarkerad cykelparkering Uppsala



Cykel-p vid tågstation Märsta



Cykel-p i parkeringsrad S:t Eriksgatan Stockholm



Cykel-p i parkeringsrad Nytorget, Stockholm



Cykel-p på torgyta Gullmarsplan, Stockholm



I Stockholms stads handbok för cykelparkering finns riktlinjer för cykelparkering. Måtten för cykelparkering i parkeringsraden och på gångbanan, framgår i bilden till höger.

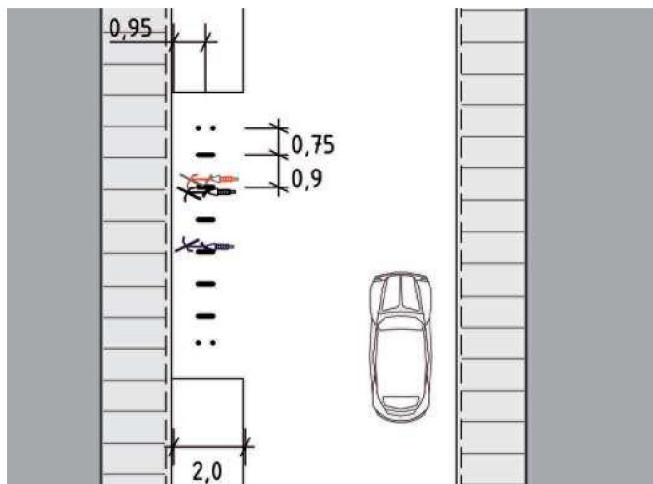
Mått på cykelparkeringar i plan, till exempel på en torgyta eller i ett cykelförråd framgår i planritningarna till höger. Beroende på ytans form kan det vara lämpligt att antingen ställa cykelställen vinklat eller vinkelrätt mot avgränsningslinjen.

Tvåvåningsställ är en vanlig företeelse vid långtidsparkeringar i bland annat Holland, Tyskland och Danmark. Denna typ av cykelställ lämpar sig utmärkt vid långtidsparkering inomhus.

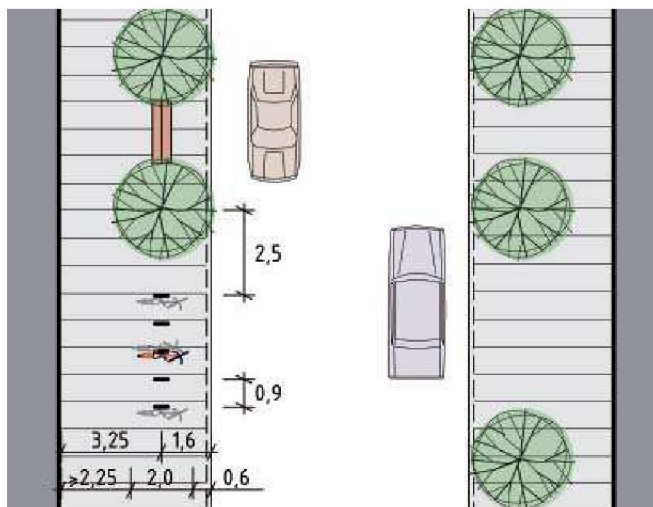
Visade exempel är enbart ett urval av olika varianter på cykelparkering på gång- och körytor. Många fler exempel finns i cykelparkeringshandboken.



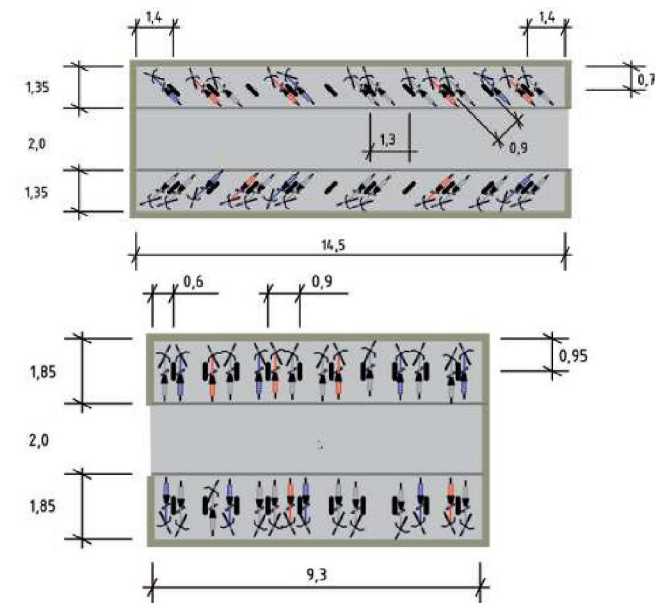
Cykeltrenden har växt sig stark under de senaste 10-15 åren i Stockholm. Antalet cyklister har mer än fördubblats de senaste 10 åren och inget tyder på att tillväxttakten avtar. Fler och fler cyklar året om och många har två, eller fler cyklar för olika behov. Det är inte ovanligt att ha en vardagscykel, en mountainbike för cykling i skogen eller en landsvägsracer för träningscykling. Även cykelvagn blir mer och mer populärt. Denna utveckling bör avspeglas i cykelparkeringsplaneringen.



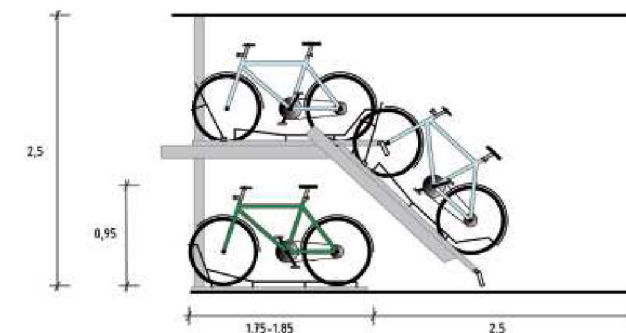
Cykelparkering på gata, vinkelrätt mot kantstenen



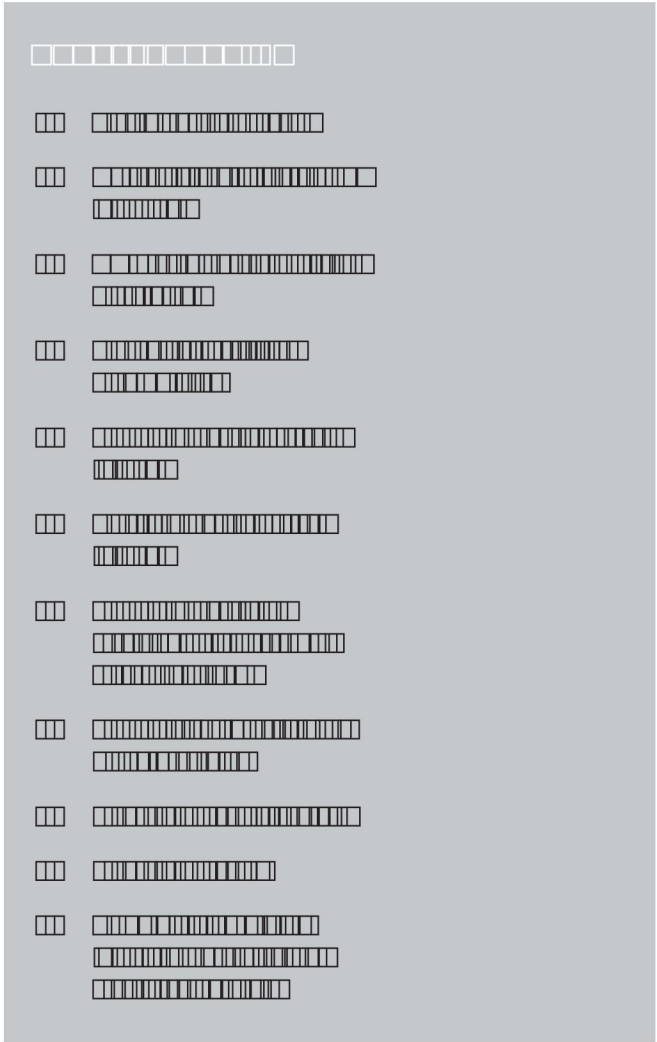
Cykelparkering på gata, vinklat mot kantstenen



Mått på cykelparkering för 40 cyklar med vinklade eller tvärställda ställ



Tvåvåningsställ, sektion



Cykelparkering på förgårdsmark Freiburg, Tyskland



Nybyggda Hammarby sjöstad saknar ordnad cykelparkering vid entréerna.



Olika typer av cyklar kräver olika parkeringsanordningar



Cykel-p innanför porten i Berlin, Tyskland

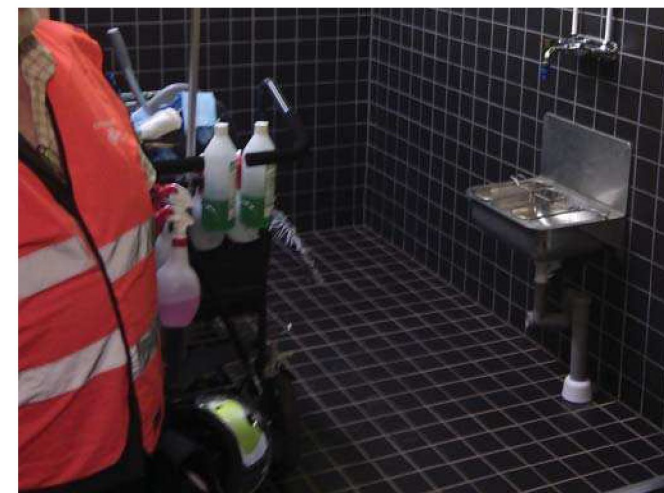
I långtidsparkering kan även tvåvåningsställ övervägas. Cykelställen är utrustade med hydrauliska fjädrar som gör det förhållandevis lätt att lyfta upp och ned cykeln. Denna typ av cykelställ används i stor omfattning i cykelparkeringsanläggningar i Danmark, Holland och Tyskland. Särskilda mått krävs.



Cykelparkering utanför dagis i Freiburg, Tyskland



Cykelparkering utanför kollektivtrafikknutpunkt i Köpenhamn, Danmark



Interiörbild från det nya cykelparkeringshuset i Hyllie, Malmö. Spolplatta och tvättmöjligheter

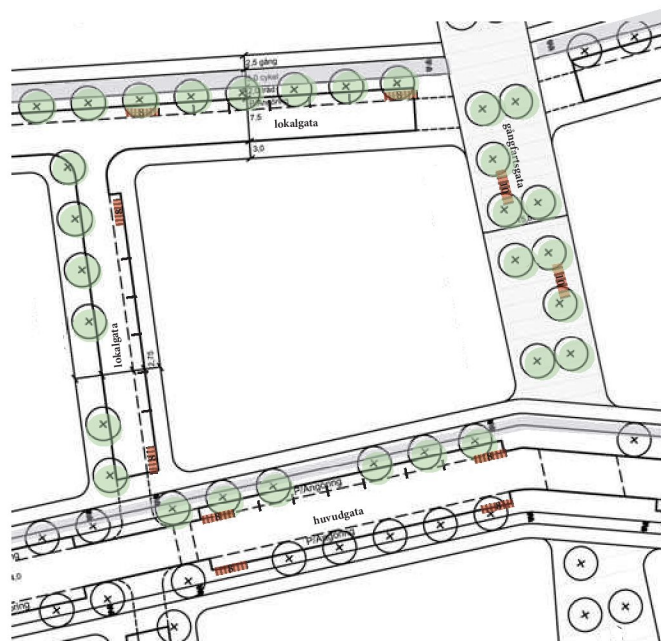


Cykelparkering för besökande till bostäder och verksamheter skall som grundprincip finnas i parkeringsraden. Hur många parkeringsplatser som behövs måste vara flexibelt och kunna ändras över tid. Illustrationen till höger visar en princip för hur detta kan te sig inom ett kvarter i Årstafältet. På huvud- och lokalgator placeras cykelställ i början och slutet av parkeringsraden. På gångfartsgator ska cykelparkeringarna inordnas i möbleringen och anpassas i läge till till behoven.

Cykelparkeringens design kan göras Årstafältsspecifik, för att ytterligare tydliggöra att området är en cykelstadsdel där man i första hand cyklar och i andra hand åker bil.

Goda exempel på detta finns bland annat i Stockholm på S:t Eriksgatan och Skånegatan, men även i bland annat Malmö och Uppsala.

På en bilparkeringsplats rymms cirka 8-10 cyklar.





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

Trafikanalys Årstafältet
2009-12-02, Atkins.

Gång- och cykelvägsinventering Årstafältet
2011-06-15 WSP

Trygghetsstudie Årstafältet
2010-01-12, WSP

Stadsbyggnadsanalyser Årstafältet
2011-05-17, Spacescape

Remisshandling Cykelplan för Stockholm.
2012-02. Trafikkontoret

Cykelparkering i Staden. Utformning av
cykelparkeringsplatser i Stockholms stad.
2008 Trafikkontoret.

Cykelparkeringshåndbog
2007 Dansk cyklistförbund.

Cykelparkeringsplatser och deras betydelse för cyklandet.
Rekommendationer för planeringen av cykelparkerings-
platser.
2008, Lunds Tekniska Högskola Institutionen för Teknik
och samhälle, Trafik och väg.

Parkering i storstad. Litteraturstudie om cykelparkering.
2011, WSP/Cycity

Cyklisters parkeringsvanor.
1997, Stockholms gatu- och fastighetskontor.



Behov av cykelgarage - En studie bland cyklister som
parkerar i cykelställen utanför pendeltågsstationerna
Centralen, Karlberg och Södra Station.
2007-07, USK.

Veksoe (2012) Bilder på cykelräknare och dricksfontän
<http://www.veksoe.com/5/web.asp>

Cyclehoop (2012) Bilder på reparationsstation
<http://www.cyclehoop.com/products/category/repair-stations>

Trafikkontoret/USK, (2007) Cykelstockholm i siffror 2006



Carolina Stenbeck	Exploateringskontoret, beställare
Patrik Berglin	Exploateringskontoret, beställare
Rebecca Westring	Exploateringskontoret, projektchef
Lotten Backström	Trafikkontoret, beställare
Max Goldstein	Stadsbyggnadskontoret
Johan Nilsson	Tyréns
Kristina Glitterstam	Tyréns
Göran Nordberg	Tyréns
Björn Hansson	Tyréns



2012-11-21



Tyréns om ej annat anges.

