

PM

## ÅRSTABERG DETALJPLAN KV PACKRUMMET CYKELPARKERING



FOTO: CYKELGARAGET I ÄLVSJÖ

2013-12-10

## Syftet

Syftet med detta PM är att ligga till grund för dimensioneringen av cykelparkering vid Årstabergs station i samband med detaljplan för området.

## Allmänna förutsättningar

Hela resan måste fungera för resenären och det betyder att Årstabergs station samtliga funktioner måste vägas samman. Ansvar för de olika funktionerna är ofta delat mellan flera aktörer som exempelvis staden, Trafikverket, Trafikförvaltningen, fastighetsägare och operatörer.

En tydlig fördel med en station på bro, såsom det är i Årstaberg, är att barriärverkan i marknivå minskar och stationsläget blir lätt att nå från många håll. Ankomstzonen vid Årstaberg är det yttre område där station och omgivning möts, stationens angöring. Området innehåller cykelparkering, busshållplats/bussterminal, spårvagnshållplatser, taxiangöring, av- och påstigning från privatbil, samt gångvägar från dessa funktioner i riktning mot tågen.

Årstaberg ligger även längs ett tungt cykelpendlingsstråk. Det är både ett pendlingsstråk och huvudstråk.

## Planeringsförutsättningar

Gång- och cykel trafik har stor betydelse i ett område på 0,5-3 km från en bytespunkt. Att det går smidigt att ställa ifrån sig cykeln och att det kan ske så nära plattformen som möjligt är viktigt för att göra det attraktivt att cykla till stationen.

Cykelparkering bör ha företräde framför såväl kollektivtrafikangöring som bilparkering när det gäller tillgängligheten till stationens entréer, för att sända tydliga signaler om att cykling prioriteras. Det är en fördel att sprida cykelparkering till samtliga entréer, så att tillgängligheten från olika håll blir god. Annars riskerar det också att uppstå spontana och oordnade parkeringar vid sekundärentréerna. Att det finns cykelparkering i form av en välordnad och tydligt utpekad markparkering med möjlighet att låsa fast cykeln, utgör en basfunktion på samtliga stationer. På större stationer bör även en andel av cykelställen vara väderskyddade.

Viktiga faktorer för att cykelparkering ska fungera är att den är ordentligt avgränsad, med exempelvis murar eller annan möblering. Dimensioneringen av cykelparkeringen är avgörande, där varje cykel är ca 1,7 m lång och ett optimalt avstånd mellan cyklarna på 0,4 – 0,6 m (även beroende av cykelställets utformning – se vidare exempelvis Cykelhantering vid järnvägsstationer). Vidare är det viktigt att skärmtak släpper igenom ljus och att parkeringarna är väl upplysta och inte ligga undanskymda för att de ska upplevas och vara trygga för cyklar och resenärer.

Enligt Boverkets dimensioneringsprincip upptar 20 cyklar mellan 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.

### Cykelparkeringens avstånd till bytespunkten

Det finns olika mått på hur långt från stationen som cykelparkeringen ska ligga.

Enligt en enkät som genomfördes i samband med ett examensarbete 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 av cyklar kan ligga på längre avstånd än korttidsparkeringar. Enligt en undersökning gjord av Utrednings- och statistikkontoret i Stockholm 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 bör inte ligga längre bort än inom ett avstånd på **200 meter** från stationen enligt Trafikverkets normer.



*Bilden ovan visar på spontan cykelparkering vid Årstabergs station.*





*Sjöstadsskolan, cyklar låses fast i trädgaller och räcken i brist på ordnad cykel-P*



*Liljeholmstorget, cyklister skapar den parkering som saknas i den planerade utformningen*

### **Antal cykelparkeringar**

Det är svårt att ställa en fast norm för hur många cykelparkeringsplatser som behövs vid olika typer av bytespunkter. Exempelvis så har Lunds station och Flemingsbergs station lika många påstigande per dag men Lund har 3 500 cykelparkeringsplatser och Flemingsberg 350 cykelparkeringsplatser. Vid Älvsjö station har cirka 340 cykelparkeringsplatser byggts i inomhusgarage och det finns 100 platser utomhus. Spontanparkering i räcken mm förekommer också. Antalet påstigande på pendeltågen en genomsnittlig vintervardag var 2011 12 300. Det gör att parkeringsnormen är cirka 4 % i Älvsjö. Cykelparkeringen är i princip fullbelagd under sommarsäsongen (90 % beläggning)

Stockholms stad rekommenderar en norm på cykelparkering motsvarande **5-10 % av antalet resenärer (påstigande morgonrusningen)**<sup>1</sup>.

En rekommendation är annars **15 %**, som t.ex. kan implementeras i samband med ombyggnader. På lång sikt är det rimligt att cykelparkering för **20 procent** av resenärerna utgöra målet. Vid nybyggnad bör det åtminstone reserveras yta för utökning till denna nivå på sikt<sup>2</sup>.

I Danmark rekommenderas cykelparkeringsplatser för mellan **10 – 30 %** av antal påstigande vid bytespunkten.

Göteborg har en cykelparkeringsnorm för:

- centrala Göteborg på 5 – 10 cykelparkeringsplatser per 100 påstigande (5-10 %).
- för övriga områden rekommenderas 2 – 25 cykelparkeringsplatser per 100 påstigande (2 – 25 %).

För att det ska vara enkelt och bekvämt att parkera cykeln bör beläggingsgraden på cykelparkeringen inte överstiga 0,9.

Behovet av antal och typer av cykelparkeringar varierar över tiden. Att i förhand exakt räkna ut behov av olika typer av parkeringar samt hur många platser som kommer att användas är omöjligt. Men det gäller att försöka planera så rätt som möjligt. Att regelbundet undersöka var det råder brist på för parkeringsplatser ger ett bra underlag till utbyggnad.

## Service vid cykelparkeringen

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

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, lånecyklar och sittplatser för vila.

Service som cykeluthyrning eller tillgång till tryckluft, biluthyrning och/eller bilservice är beroende helt av de förutsättningar som finns på respektive station och kräver oftast ett kommersiellt initiativ. Tillgång till förbeställd taxi bör finnas vid de största stationerna. På de allra största stationerna bör det även finnas s.k. taxivärdar. Ansvarig för resenärsservice är fastighetsägaren och/eller järnvägsföretaget/operatören. Omfattningen av service är beroende av respektive stations förutsättningar

Vid de allra största stationerna är det även önskvärt att det finns ett bevakat inomhusgarage. Det kan finnas en potential att i framtiden utveckla servicekoncept där garagefunktionen kombineras med annat utbud. En tumregel säger att det krävs **2000 cyklar** för att det ska vara ekonomiskt försvarbart med övervakat parkeringshus (i kombination med cykelverkstad).

<sup>1</sup> Cykelparkering i staden, Trafikkontoret 2008-09

<sup>2</sup> Stationshandboken, Trafikverket 2013

## Cykelparkering vid Årstabergs station

### Dagens förutsättningar

2009 hade Årstaberg bytespunkt 62 cykelparkeringsplatser och 125 cyklar stod parkerade vid inventeringstillfället. Det innebar att cirka 60 cyklar stod parkerade utan cykelställ i området.

Vid inventering 2013 hade Årstabergs bytespunkt 106 cykelparkeringsplatser och det stod 139 cyklar parkerade vid platsen. Sju stycken av dem bedömdes som "skrotcyklar". Det innebar att cirka 30 cyklar stod utan cykelställ.

Räkning av cyklar vid Årstaberg

År	Antal cykelparkeringar	Antal cyklar
2009	62	125
2013	106	139
Förändring	77 %	11 %

Cykelställena vid Årstaberg består av en modell i form av en båge och de är väderskyddade.



Bilden ovan visar beläggningsgraden på befintliga cykelparkeringar i Söderort. Källa: Cykelparkering i Stockholm, inventering och behovsanalys 2013



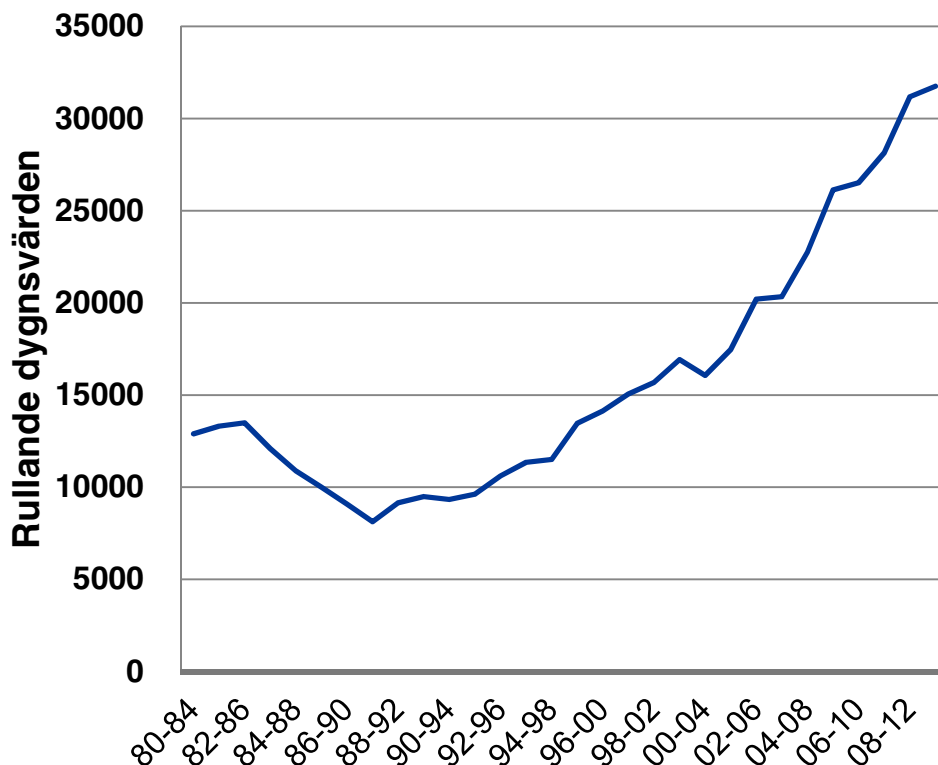
Beräkningar från SLL Trafikförvaltningen gällande 2012 ger knappt 1 500 personer som går eller cyklar till Årstabergs station en genomsnittlig vardag mellan klockan 06-09.

Påstigande vid Årstaberg station år 2012		
	Kl 6-9	Dygn
Buss	500	2 200
Pendeltåg	2 400	7 600
Tvärbanan	1 700	5 200

Tabellen ovan visar påstigande vid Årstabergsstation år 2012.

Statistik från Stockholms stad över cyklandet vid de olika innerstadssnitten visar på att cyklandet har fördubblats vid södra innerstadssnittet de senaste 10 till 13 åren. Det ger en genomsnittlig ökning av cyklandet på knappt tio procent per år de senaste tio åren. Cyklandet på Liljeholmsbron har exempelvis ökat från cirka 6 000 per dygn runt år 2000 till drygt 10 000 år 2013.

## Södra innerstadssnittet



Grafen ovan visar antal cyklande per dygn mellan år 1980 till 2013.

## Framtida cykelparkeringar vid Årstabergs station

När Citybanan invigs så kommer pendeltågen vid Årstaberg att likna tunnelbanan inom Stockholms stad, som snabbt och med en hög turtäthet ökar tillgängligheten till Stockholms innerstad med stationerna Årstaberg, Södra station, Centralen och Odenplan.

I Stockholms stads översiktsplan, Promenadstaden, ligger Årstaberg inom stadsutvecklingsområdet Liljeholmen och gränsar till utvecklingsområden som Årstafältet samt Gullmarsplan. I och med att området runt Liljeholmen redan har tunnelbana kan man anta att cyklande till Årstaberg i stor utsträckning kommer österifrån när bland annat Årstafältet är bebyggt. **Vi antar att en tredjedel av cyklande som ska parkera kommer västerifrån och två tredjedelar österifrån.**



Det ökade behovet av cykelparkeringsplatser fram till år 2018 bedöms till 80 stycken enligt den cykelparkeringsplan som Stockholms stads trafikkontor tog fram 2013. Det innebär att Stockholms stad planerar för totalt cirka 186 cykelparkeringsplatser vid bytespunkt Årstadal fram till år 2018.

Resandeprognosen för station Årstaberg år 2030 nedan, baseras på RUFSS 2010. Den regionala planeringen innebär att en ökning av boende och arbetsplatser sker i regionen samtidigt som pendeltågstrafiken ökar och Tvärbanan förlängs till Solna och Kista.

### Prognostiserat antal påstigande vid Årstaberg station år 2030 per dygn (källa: SLL Trafikförvaltningen)

Buss	2 600
Pendeltåg	12 000
Tvärbanan	11 000

Resandet med pendeltågen prognostiseras att öka med knappt 60 % från 2010 fram till år 2030.



Med utgångspunkt från 12 000 påstigande per dygn på pendeltågen ger det följande nivåer på antal cykelparkeringsplatser vid Årstaberg.

Källa till cykelparkeringsnorm/riktlinje	Antal cykelparkeringsplatser	Beräkningsgrunder
Stockholms stads parkeringsnorm	180 – 360 platser	5 – 10 % av påstigande på pendeltåg under morgonrusningen (ca 30 % av påstigande sker under morgonrusningen)
Trafikverkets stationshandbok	1 800 – 2 400 platser	15 – 20 % av resenärerna
Göteborgs stads riktlinjer för cykelparkering i centrala lägen	240 – 2 400 platser	2 – 20 % av påstigande
Dansk cykelplaneringshandbok	1 200 – 3 600 platser	10 – 30 % av påstigande

### Rekommenderat antal cykelparkeringsplatser vid Årstabergs pendeltågsstation

I den detaljplan som nu håller på att tas fram för delen väster om Årstadals pendeltågsstation rekommenderar vi att man planerar för totalt 500 cykelparkeringsplatser varav **165 platser** ligger väster om pendeltågsstationen och cirka 335 på den östra sidan.

Men man bör också säkerställa att det i framtiden inte omöjliggörs att bygga 2 000 cykelparkeringsplatser totalt vid Årstabergs pendeltågsstation. Det innebär att cirka **500 platser** bör få plats i framtiden på västra sidan av pendeltågsstation och 1 500 på den östra sidan.

Rekommendationen innebär ett parkeringstal på ca 13 % baserat på påstigande pendeltågsresenärer under morgonrusningen vid genomförandet av detaljplanen. För planeringen av framtida expensionsmöjlighet av cykelparkering har ett parkeringstal på 30 % eftersträfvats.

Rekommendationen bygger på flera olika antaganden:

- Man cyklar främst till pendeltåg, inte till tvärbanan och bussterminalen
- 1/3 av cyklisterna till stationen kommer västerifrån, 2/3 av cyklisterna kommer österifrån
- 30 % av antal påstigande per dag sker under morgonrusning

### Ytbehovet för cykelparkeringsplatserna

Med utgångspunkt på Boverkets rekommendationer blir ytbehovet för cykelparkeringar i ett första läge knappt 300 m<sup>2</sup> på västra sidan av Årstabergsstation. Men det bör finnas möjlighet att utöka yta för cykelparkering till 750 m<sup>2</sup>. I dessa beräkningar är inte kommunikationsytor inräknade.

Nedan följer ett antal bilder som visar på olika sätt att organisera cykelparkeringar:



Tvåvåningsställ



Parkering i två plan



Tvåvåningsstall väderskyddade





Cykelparkering i tvåplan med tvåvåningsställ



Cykelparkering under entrétorget.



Underjordiskt robotgarage . Går förstås at t bygga ovan mark också.





Hängande cyklar



Cykeltrumma



Underlag:

- Cykelparkering i Staden, Trafikkontoret 2008-09
- Cykelparkering vid pendeltåg SL 2009
- GCM handbok SKL och Trafikverket 2010
- Cykelparkering i Stockholm, inventering och behovsanalys 2013
- Årstafältets cykelplan 2012
- Trafikverkets stationshandbok 2013-04-02
- Cykelparkera vid pendeltågen, inventering av cykelparkeringsmöjligheter vid pendelstationer, SL 2009
- Cykelparkering vid resecentrum Trafikverket och Uppsala kommun 2010, en del i den goda staden.
- Gör plats för cykeln, Boverket 2010
- Resandeprognos Årstaberg från SLL Trafikförvaltningen, 2013.
- Behov av cykelgarage - En studie bland cyklister som parkerar i cykelställen utanför pendeltågsstationerna Centralen, Karl-berg och Södra Station. USK juni 2007.
- Cyklisters parkeringsvanor. GFK, 1997

## Tyréns AB

Tel: 010 452 20 00

[www.tyrens.se](http://www.tyrens.se)

Säte: Stockholm

Org.Nr: 556194-7986