

Slakthusområdet

Cykelplanering
November 2015

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-30, Dnr 2010-20437



Stockholms
stad

SWECO 

Sammanfattning

Cykelplanering för Slakthusområdet identifierar vilka insatser som bidrar till att ge en ökning av andelen cyklister och vilka åtgärder som är till fördel för cykeltrafiken. I grunden handlar det om att prioritera cykeltrafiken och att göra det enklare och säkrare att cykla för att nå målen om en ökad andel cyklister.

Utredningen anger grundläggande förutsättningar och riktlinjer för cykel i Söderstaden. Den föreslår en näthierarki i cykelvägnätet, en klassificering av stråken samt en dimensionering av de olika stråken. En tillgänglighetsanalys, med utgångspunkt i Slakthusområdet baserat på Stockholms stads cykelkarta, visar de delar inom Stockholm som går att nå via cykel. En inventering och bristanalys av cykelförutsättningarna har genomförts av närområdet. Vidare föreslår utredningen en parkeringsnorm för cykelparkering kopplat till bostäder, verksamheter och kollektivtrafik mm. Avslutningsvis innehåller rapporten inspirationsbilder för cykelinfrastruktur i Söderstaden.

Innehållsförteckning

1	Inledning	1
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte	1
1.3	Innehåll i utredningen	1
1.4	Geografisk avgränsning	1
2	Förutsättningar och riktlinjer för cykel	2
2.1	Vision 2030	2
2.2	Översiktsplanen	2
2.3	Framkomlighetsstrategin	2
2.4	Trafiksäkerhetsprogram	2
2.5	Cykelplan 2012	3
2.6	Regional cykelstrategi och cykelplan för Stockholms län	3
3	Tillgängligheten	5
4	Bristanalys – nuläge	7
5	Cykelnät	9
5.1	Näthierarki	10
5.2	Klassificering av stråk	11
5.3	Utformning gata för gata	12
5.4	Slakthusområdets anslutningspunkter för cykel	16
6	Cykelparkering	19
6.1	Kriterier och kvaliteter	19
6.2	Antalet cykelparkeringar	19
6.3	Cykelparkeringens läge	20
6.4	Typ av cykelställ	20
6.5	Princip för placering på gata och möbleringszon	21

1 Inledning

1.1 Bakgrund

I Stockholms stad pågår planering av Söderstaden och utvecklingen av Slakthusområdet är en viktig del i det arbetet. Slakthusområdet är tänkt att omvandlas från arbetsplatsområde med gles bebyggelse till en blandad stadsmiljö där handel, bostäder, evenemang och verksamheter integreras. Ambitionen är att skapa en ny sammanhållen stadsdel som länkar samman Globenområdet, Slakthusområdet, Södra Skanstull och Gullmarsplan-Nynäsvägen.

För att åstadkomma en levande stadsdel som länkar samman omgivande bostadsområden och överbryggar befintliga barriärer krävs en förståelse för hur området kan komma att användas av dess framtida invånare och besökare och hur transporter till området kan fungera på ett effektivt och hållbart sätt. Slakthusområdet har ett relativt centralt läge i Stockholm med kollektivtrafik i form av tunnelbana, tvärbana och busstrafik. Områdets närhet till Stockholms stadskärna och andra målpunkter i Stockholms södra delar gör att det finns goda förutsättningar för en stor andel cykeltrafik. Samtidigt så uppkommer det köer på de regionala vägarna som trafikförsörjer området i samband med såväl morgonens som eftermiddagens högtäkningsperioder.

1.2 Syfte

Syftet är att arbetet ska ligga till grund för kommande detaljplanearbete. Förutom att peka ut nödvändig cykelinfrastruktur i den nya stadsdelen redovisas även brister och förbättringsförslag i cykelinfrastrukturen som leder till/från området.

1.3 Innehåll i utredningen

Cykeltrafiken är en del av trafiksystemet och utformningen av cykelinfrastrukturen får stor påverkan på trafiksituationen. Cykeltrafiken i och till/från området bidrar till en stadsmässig bebyggelse och är i linje med stadens styrdokument. Detta är en översiktlig analys över cykelinfrastrukturen inom och kring exploateringsområdet.

1.4 Geografisk avgränsning

Cykelutredningen omfattar en mer detaljerad nivå inom en två kilometers radie från området, samt en mer övergripande nivå på en nio kilometers radie från området.

2 Förutsättningar och riktlinjer för cykel

2.1 Vision 2030

Stockholm har en långsiktig och samlad vision för Stockholms tillväxt och utveckling mot en stad i världsklass – Vision 2030. Alla förvaltningar och bolag i Stockholms stad har i uppdrag att bidra till att visionen förverkligas både i den dagliga verksamheten och genom långsiktigt utvecklingsarbete. Visionen beskriver ett Stockholm med ett välfungerande och säkert cykelvägnät. Ambitionerna är höga för att Stockholmska vara en cykelstad i världsklass. Visionen genomgår för närvarande en revidering.

2.2 Översiktsplanen

Översiktsplanen fokuserar på cykeln som transportmedel och det står att läsa att planeringen måste skapa en stadsmiljö och en struktur som främjar cykel liksom att möjligheterna att röra sig i staden med cykel på ett tryggt och effektivt sätt ska vara en central utgångspunkt för planeringen. En grundläggande utgångspunkt måste vara att behandla cykeln som ett transportmedel, inte som lek eller rekreation. Det innebär bland annat att se till arbetspendlarnas behov under olika årstider och till behovet av säkra cykelförbindelser, parkeringsmöjligheter och minskade barriäreffekter.

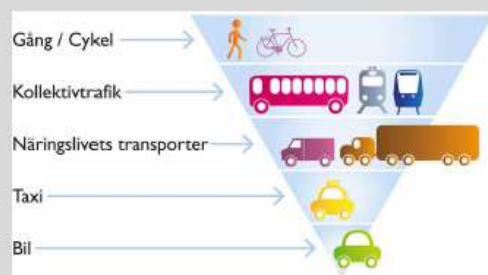


2.3 Framkomlighetsstrategin

Stadens framkomlighetsstrategi fastslår att fler människor och mer gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel; d.v.s. kollektivtrafik, cykel och gång, samt godsfordon med hög beläggning. Framkomlighetsstrategin fastslår även att en större andel resor ska ske med cykel. Det ska ske genom att ge mer plats till cykeltrafik, bl. a genom att bygga om gator för att gynna cykeltrafiken. En av de viktigaste faktorerna för att öka cykelanvändningen är reserverade utrymmen i cykelfält eller cykelbana.

Kapacitetsstarka och energisnåla färdmedel

De färdmedel som är mest kapacitetsstarka, det vill säga de som har potentialen att transportera flest människor på en liten yta, är ofta också de som är mest energisnåla och har minst klimat- och miljöpåverkan. Mest kapacitetsstarka är gång, cykel och kollektivtrafikfordon med en hög beläggning.



2.4 Trafiksäkerhetsprogram

Stadens trafiksäkerhetsprogram pekar särskilt ut vikten av att ha säker cykelinfrastruktur längs stadens huvudgator och trafikleder samt att även passager längs och över dessa gator och leder är säkra. Vidare pekar programmet ut betydelsen av hög kvalitet när det gäller drift och underhåll av cykelytor, både vad gäller barmarks- och vinterväghållning.

Ytterligare ett fokusområde i stadens trafiksäkerhetsarbete är tung trafik och oskyddade trafikanter.

2.5 Cykelplan 2012

Cykelplanen är den del av Framkomlighetsstrategin där delarna som rör cykeltrafiken konkretiseras och förtydligas. Cykelplanen syftar till att göra det enklare och säkrare att cykla i staden. Planen identifierar vilka insatser som kan ge en ökning av andelen cyklister och vilka åtgärder som är bra för cykeltrafiken. Planen ska fungera som ett underlag för planering av cykelåtgärder, såväl infrastrukturella som drift och underhåll och kommunikation. Cykelplanens huvudfokus är att underlätta för arbetspendling med cykel, för befintliga cyklister och för att få fler att cykla. En ökad andel cykeltrafik bidrar till att nå flera mål såsom minskad negativ miljöpåverkan, ökad framkomlighet och positiva effekter på folkhälsan.

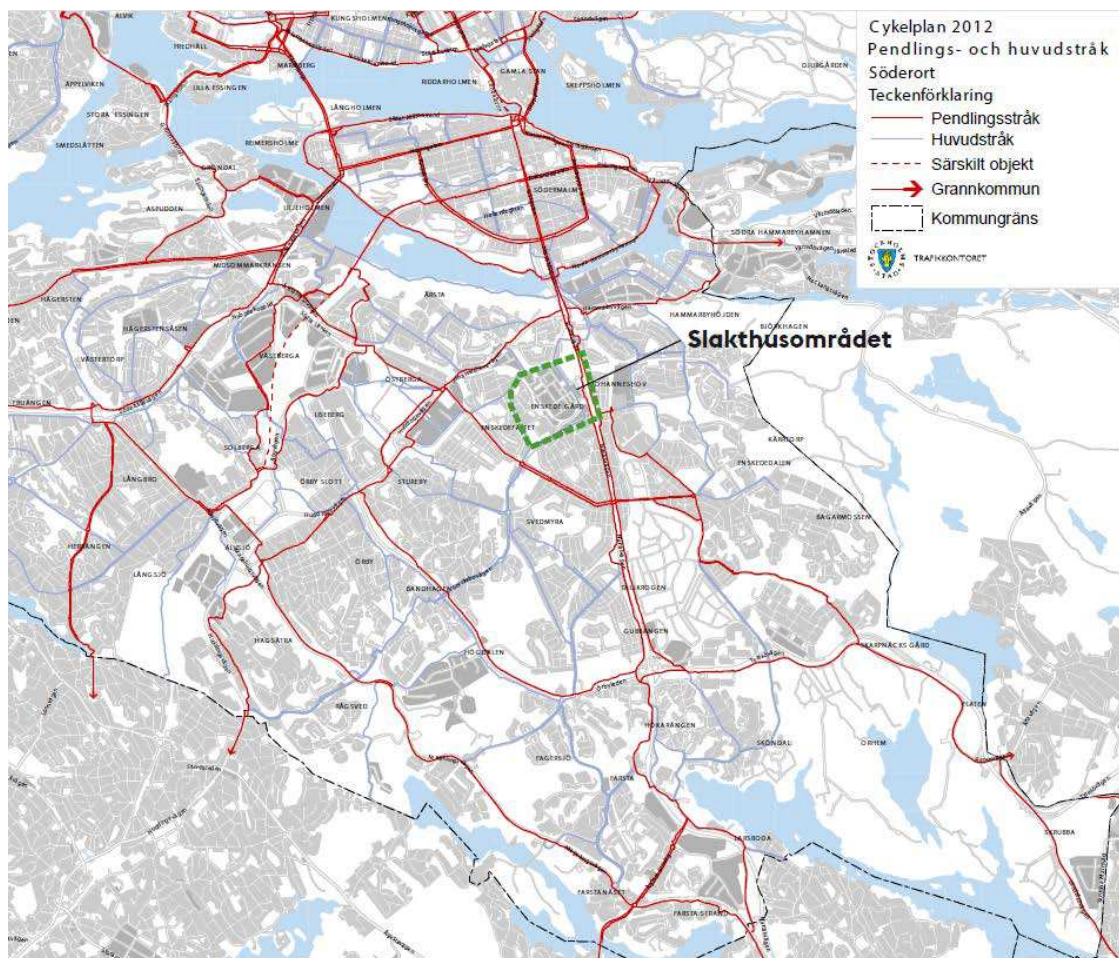


Tabell 1. Breddmått på cykelbanor enligt Cykelplan 2012.

	Kombinerad gång- och cykelbana, dubbelriktad	Separerad cykelbana, dubbelriktad	Separerad cykelbana, enkelriktad
Pendlingsstråk	5,0-7,0 m	3,25-4,5 m	2,25-3,25 m
Huvudstråk	4,0-4,5 m	2,5-3,25 m	1,5-2,25 m
Lokalstråk (enligt Cykeln i staden)	4,0-4,5 m	2,5 m	1,5 m

2.6 Regional cykelstrategi och cykelplan för Stockholms län

Trafikverket har tillsammans med Tillväxt, miljö och regionplanering (TMR), Länsstyrelsen, Trafikförvaltningen och länets kommuner tagit fram en regional cykelstrategi. Fokus för strategin och planen är att ta fram förslag och åtgärder för att underlätta för arbetspendling med cykel i regionen. Planen pekar ut ett regionalt nät för arbetspendling, regionala cykelstråk, och rekommenderad standard för detta nät. Stråken sammanbinder viktiga regionala målpunkter i länet på sträckor där potentialen för arbetspendling med cykel är hög. Nynäsvägens cykelvägar är utpekade som regionalt cykelstråk.



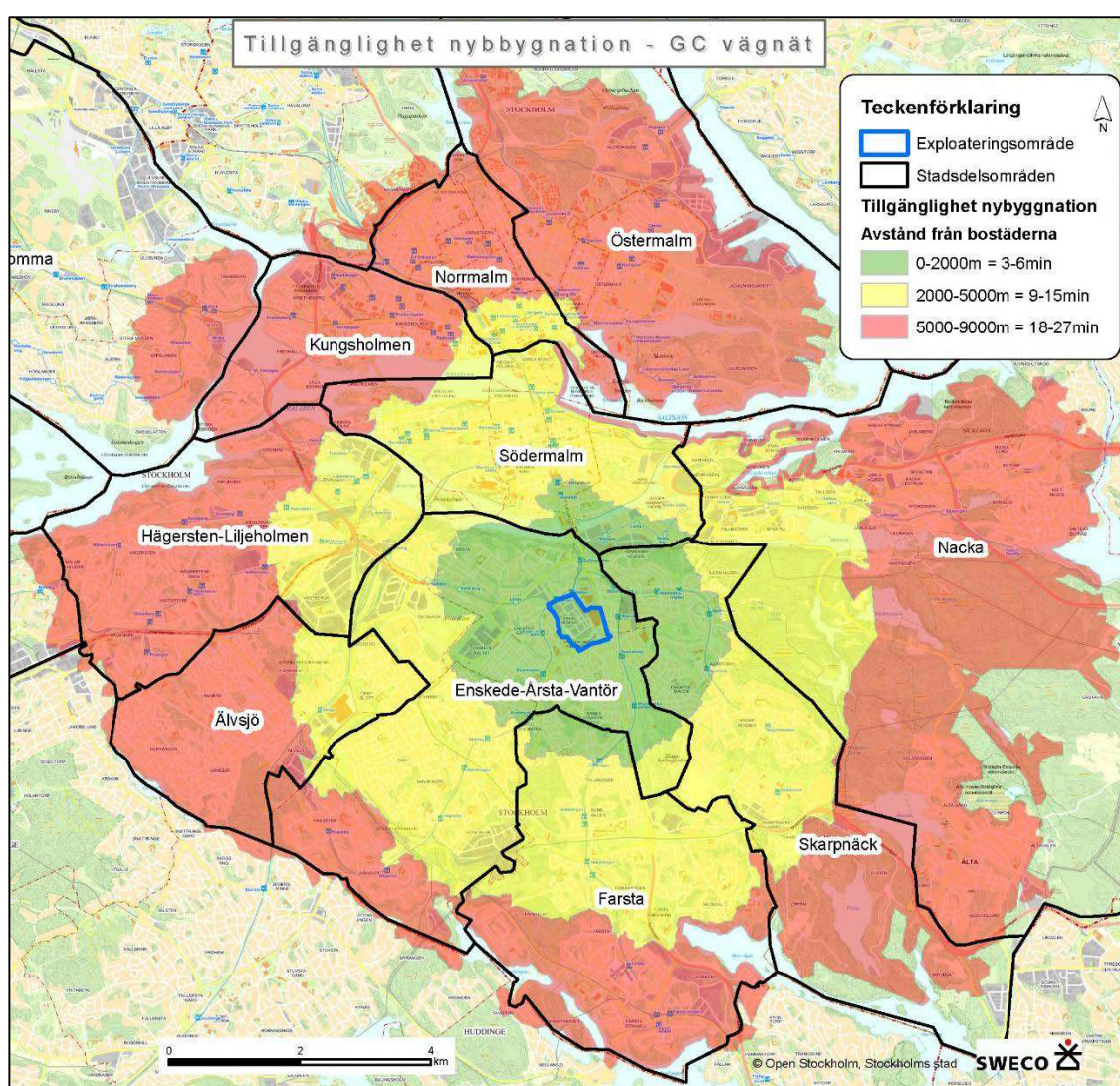
Figur 1. Cykelplan 2012. Pendlings- och huvudstråk. Söderort.

3 Tillgängligheten

Slakthusområdet är en del av Söderstaden med goda förutsättningar att utvecklas till en stadsdel med fokus på upplevelser och nöjen. Området kommer bestå av bostäder, verksamheter, restauranger och nöjesverksamhet.

Olika målgrupper kommer vilja ta sig till/från området eller kunna pendla till sina arbeten i andra områden.

En tillgänglighetsanalys, med utgångspunkt i Slakthusområdet baserat på Stockholms stads cykelkarta, visar de delar inom Stockholm som går att nå inom 2, respektive 5 och 9 kilometer.



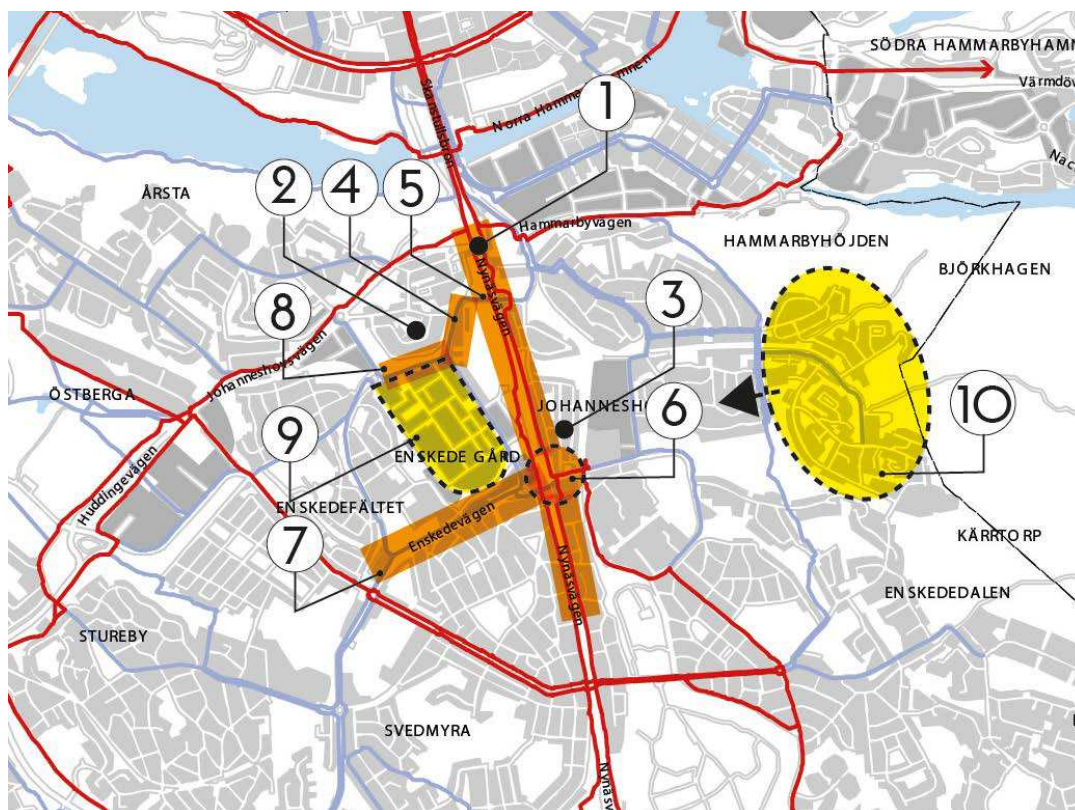
Figur 2. Tillgänglighetskartan – visar de delar inom Stockholm som nås från Slakthusområdet inom 2, 5 och 9 km.

En resa inom 2 kilometer konkurrerar ut både kollektivtrafik och bil när det gäller restid, då cykel inte har väntetid som på buss eller tunnelbana samt tid för att parkera bilen, då restiden är mellan tre till sex minuter. 2 kilometer är lokala, korta resor där Skanstull, Gullmarsplan, Hammarby Sjöstad nås.

Inom 5 kilometers avstånd nås flera större arbetsplatsområden (Södersjukhuset, City, Farsta mm) samt viktiga kollektivtrafikknutpunkter, bl.a. hela Södermalm och Centralstationen, Farsta, Älvsjö och halva Sicklaön.

9 kilometer är det genomsnittliga avståndet för arbetspendling med cykel i Stockholm. Inom 9 kilometers avstånd nås ytterligare större arbetsplatsområden (Nya Karolinska Sjukhuset, hela innerstaden m.m.). Även områden som inte har så starka tvärförbindelser med kollektivtrafik eller biltrafik ligger inom pendlingsavstånd och med hög konkurrenskraft till Slakthusområdet. Analysen visar att i rusningstid är cykeln konkurrenskraftig med såväl bil som kollektivtrafik på dessa avstånd.

4 Bristanalys – nuläge



Platser

1. **Gullmarsplan T-bana** – Stationen har dålig tillgänglighet för cykeltrafik.
2. **Globen T-bana + Tvärbanan** – Stationerna är svårtillgängliga för cykeltrafik.
3. **Blåsut T-bana** – Stort antal parkerade cyklar, få cykelställ. Även dålig tillgänglighet mellan T-banan och Slakthusområdet.

Sträckor

4. **Arenavägen** – Norra delen, smal dubbelriktad cykelbana på västra sidan med dålig kontakt/tillgänglighet till Slakthusområdet. På södra delen saknas cykelbana helt och cykling måste ske i blandtrafik. Dålig tillgänglighet såväl till Slakthusområdet som Globenområdet.
5. **Nynäsvägen** – Barriär, befintliga passager över/under Nynäsvägen brister i utformning, tillgänglighet och framkomlighet. Även för få passager för cykeltrafiken över/under Nynäsvägen.
6. **Sofielundsmotet** – Besvärlig, otrygg och osäker passage för cykeltrafiken med släckta signaler, flera körfält, återkommande blockeringar och rödljuskörande. Även dålig framkomlighet på grund av slussning.

7. **Enskedevägen** – Barriär, befintliga passager brister i utformning, tillgänglighet och framkomlighet. Även för få passager över vägen.
8. **Palmfeltsvägen** – Östra delen, dubbelriktad cykelbana på norra sidan med dålig tillgänglighet till Slakthusområdet.

Områden

9. **Slakthusområdet** – Saknar helt cykelinfrastruktur och cykling sker i blandtrafik med stor mängd tung trafik. Cykelparkeringar lyser med sin frånvaro.
10. **Från Nacka, Kärrtorp, Björkhagen** saknas tydliga och gena cykelförbindelser till Slakthusområdet

5 Cykelnät

För att den nya stadsdelen Slakthusområdet ska bli en bra stadsdel för cykeltrafik måste cykelsystemet fungera bra såväl i området som till och från området. I området handlar det om att det ska vara enkelt och tryggt att förflytta sig med cykel. Det handlar om ett finmaskigt nät av cykelbanor, av lågfartsgator och lokala gator med speciell karaktär där cykeltrafiken prioriteras. De olika stråken är indelade i en näthierarki enligt stadens cykelplan. Hierarkin är pendlings-, huvud och lokalstråk. Stråken i Slakthusområdet har planerats för att ge cyklister möjlighet att på ett gent sätt ta sig till olika målpunkter. Det ska vara möjligt att enkelt ta sig i såväl nord-sydlig som öst-västlig riktning genom området och även enkelt att nå de omkringliggande stråken. I pendlings- och huvudstråk ska en attraktiv och cykelvänlig trafikmiljö eftersträvas - kantstenar, farthinder, dåliga siktförhållanden, bristande geometri, bilhinder eller andra slags hinder ska inte förekomma i dessa övergripande cykelvägnät.

Pendlingsstråken

Pendlingsstråket i Slakthusområdet går utmed Nynäsvägens västra och östra sida och är egentligen oberoende av utbyggnaden av den nya stadsdelen. Exploateringen av Slakthusområdet medför att pendlingsstråken blir ännu mer efterfrågade. Slutsatsen är att det krävs breda stråk, där det ska vara möjligt med omkörningar och ändå medge möte med cyklister i motsatt riktning.

Huvudstråken

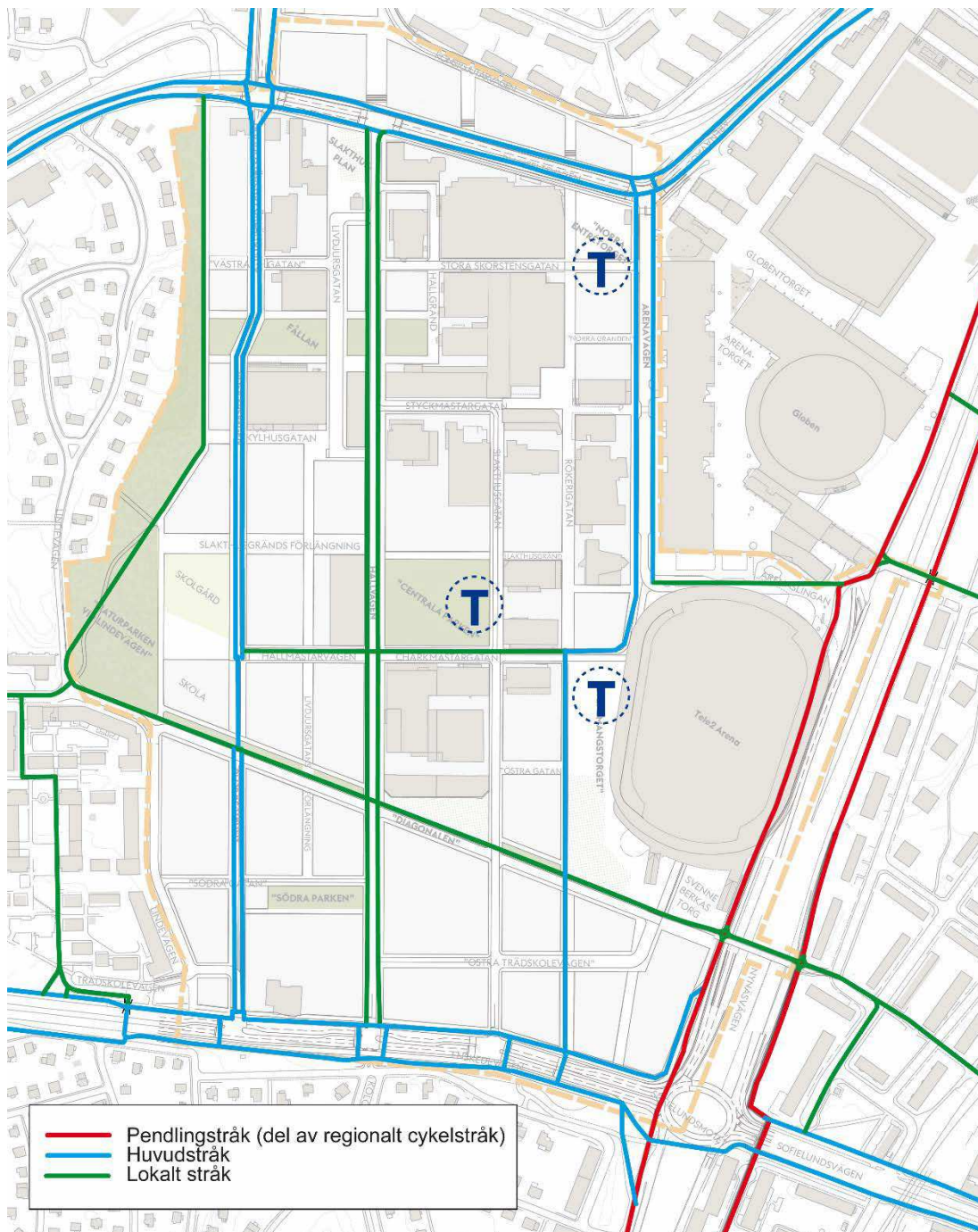
Två huvudstråk löper genom området. Bägge i nord-sydlig riktning. Ett går på Boskapsvägen, det andra på Arenavägen. Bägge ansluter till Enskedevägen i söder och i norr ansluter de till Bolidenvägen, Palmfältsvägen samt Arenavägens fortsättning norrut till såväl Hammarbybacken som Nynäsvägen. Två andra huvudstråk finns i utkanten av exploateringsområdet, vilka går i öst-västlig riktning och det är Palmfältsvägen och Enskedevägen.

Lokalstråken

Inom bebyggelsen i Slakthusområdet planeras också lokalstråk. På lokalstråken ställs inte samma krav på framkomlighet och kapacitet. Lokalstråken knyter ihop de övriga stråken med varandra och med lokala målpunkter.

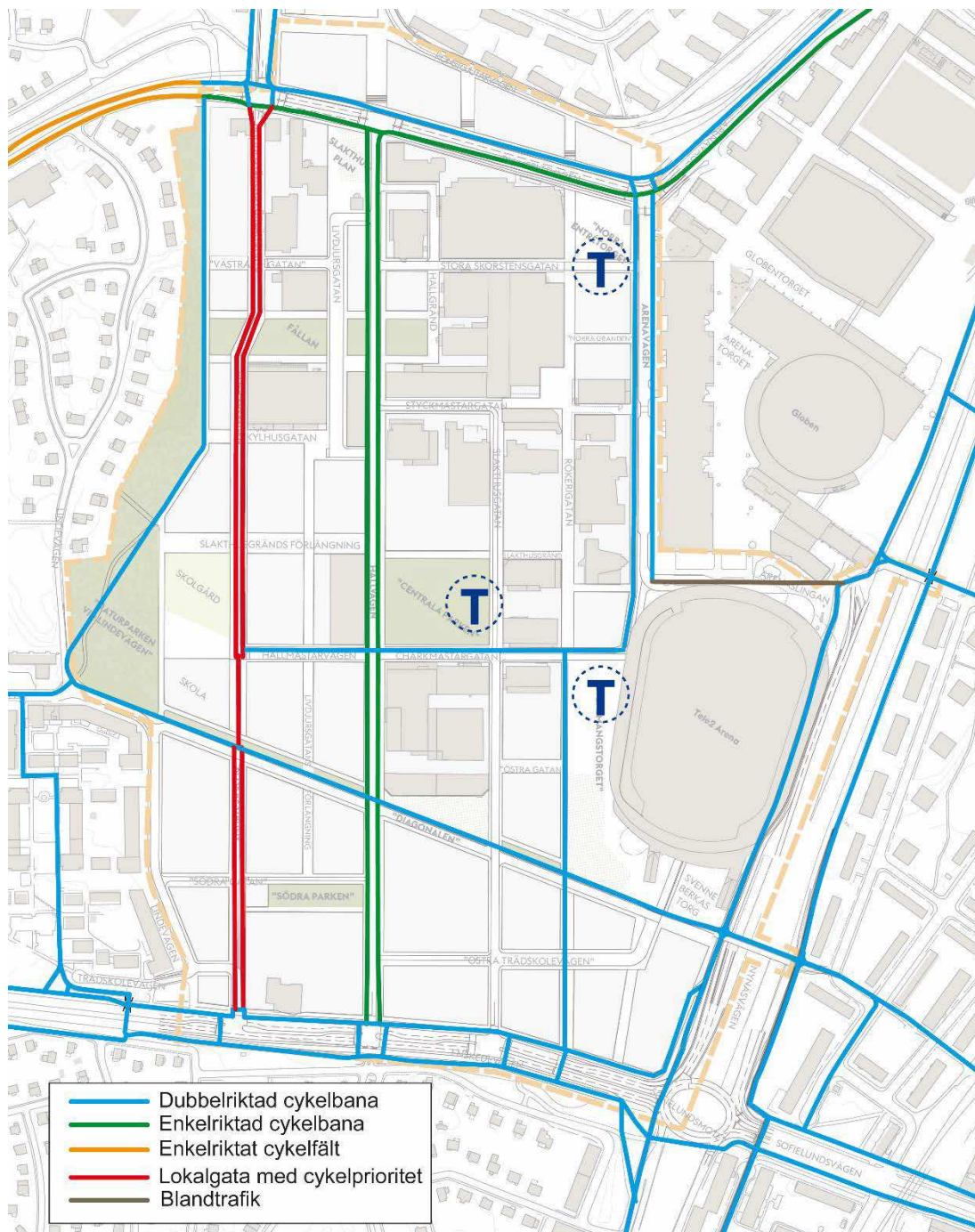
Genom denna finmaskighet i cykelsystemet och en anpassning till omgivande cykelvägnät skapas goda förutsättningar för cykeltrafiken såväl i som till och från området. Flera passager skapas över Nynäsvägen, Palmfältsvägen och Enskedevägen vilket ökar tillgängligheten och förbättrar cykeltrafikens framkomlighet. Där cykeltrafiken tidigare var hänvisad till att cykla i blandtrafik skapas nu möjligheter till väl utformade cykelbanor, exempelvis på Arenavägen och Hallvägen. Längs Enskedevägen blir det möjligt att dels bredda upp cykelbanorna enligt cykelplanens standard, dels möjligt att anlägga en dubbelriktad cykelbana på södra sidan vilket i dagsläget saknas. Vidare kommer fler passager skapas över Enskedevägen vilket förbättrar såväl tillgängligheten som framkomligheten för cykeltrafiken.

5.1 Näthierarki



Figur 3. Näthierarki som visar pendlingsstråk, huvudstråk och lokalt stråk i och omkring Slakthusområdet.

5.2 Klassificering av stråk

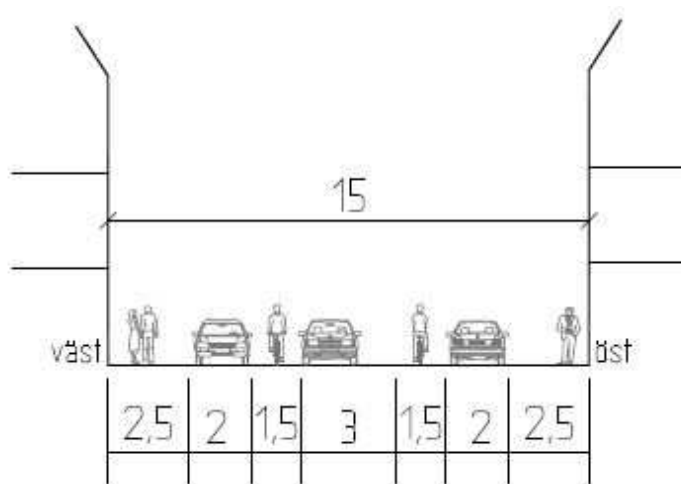


Figur 4. Klassificering av cykelstråken i och omkring Slakthusområdet.

5.3 Utformning gata för gata

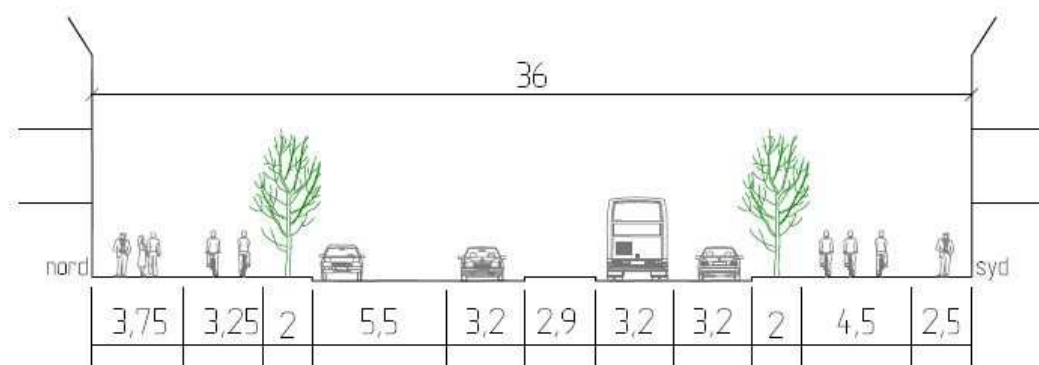
5.3.1 Huvudstråk

Boskapsvägen är ett utpekat huvudstråk inom Slakthusområdet. Stråket har anslutningspunkter vid Bolidenvägens cykelstråk och Enskedevägen, vilket gör det gent. Inom projektet föreslås en gata med cykel- och fordonstrafik men som utformas på cyklisternas villkor. Gångtrafikanter hänvisas till separata gångbanor. Boskapsvägen har även funktionen som en viktig gata för tillgänglig angöring, vilket innebär ett behov av parkering längs gatan. Sektionen längs Boskapsvägen ska ses som ett förslag på en lokalgata där cykeln prioriteras och bör utredas vidare inom projektet.



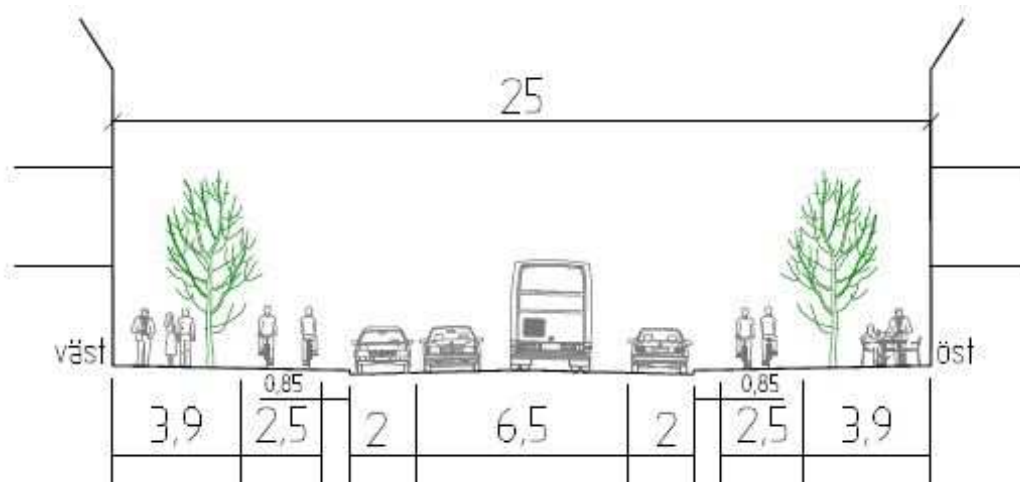
Figur 5. Boskapsvägen - typsektion för en lokalgata med speciell karaktär där cykeln prioriteras.

Enskedevägen är ett utpekat huvudstråk i stadens cykelplan med dubbelriktade cykelbanor på bägge sidor av vägen. Anledningen till dubbelriktade lösningar på bägge sidor är att vägen utgör en barriär. Bredd på cykelbanorna är minst 3,25 för att möjliggöra omcykling vid möten. Anslutningarna till pendlingsstråket utmed Nynäsvägen är av stor vikt och att dessa är tydliga och har hög tillgänglighet. Passager över Enskedevägen bör vara möjliga vid samtliga korsningar/signalregleringar för att öka tillgängligheten och flexibiliteten i cykelsystemet.



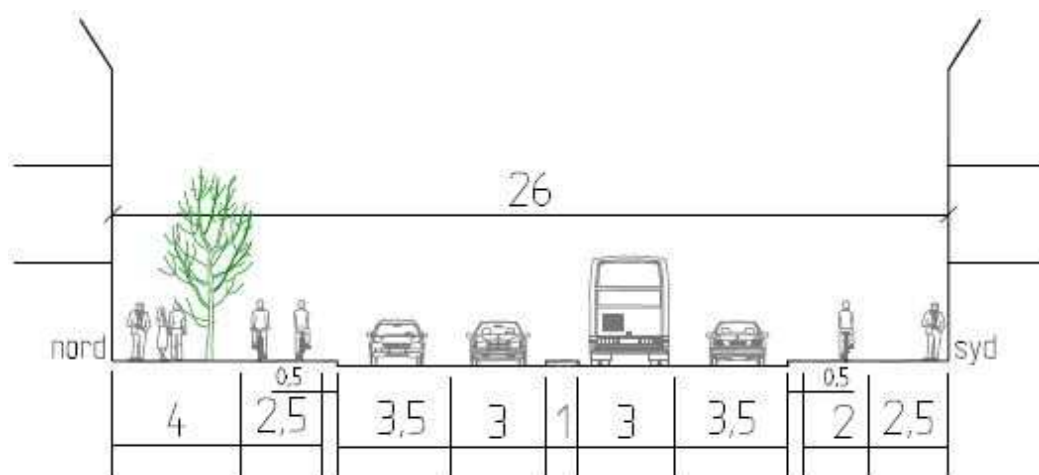
Figur 6. Enskedevägen – dubbelriktad cykelbana på vardera sidan.

Arenavägen är en viktig koppling in till Globenområdet och till torget samt eventuell ny punkt för kollektivtrafik. Dubbelriktade cykelbanor skapar en god tillgänglighet till båda sidor av gatan, där målpunkter kommer finnas. Den norra, helt slutna fasaden begränsar möjligheterna till täta korsningspunkter, vilket även motiverar dubbelriktade cykelbanor.



Figur 7. Arenavägen – dubbelriktade cykelbanor på vardera sidan.

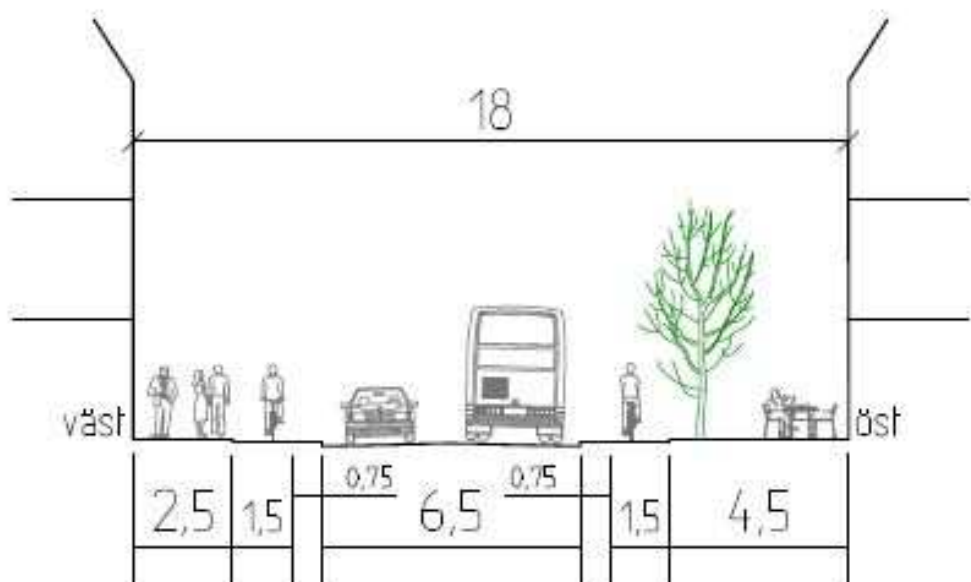
Palmfeltsvägen är en infartsgata till Slakthusområdet och ligger mellan tunnelbanespåret och Slakthusområdet. Längs spårsidan finns inga målpunkter, vilken kommer fungera som en transportsträcka.



Figur 8. Palmfeltsvägen – dubbelriktad cykelbana på norra sidan och enkelriktad cykelbana på södra sidan.

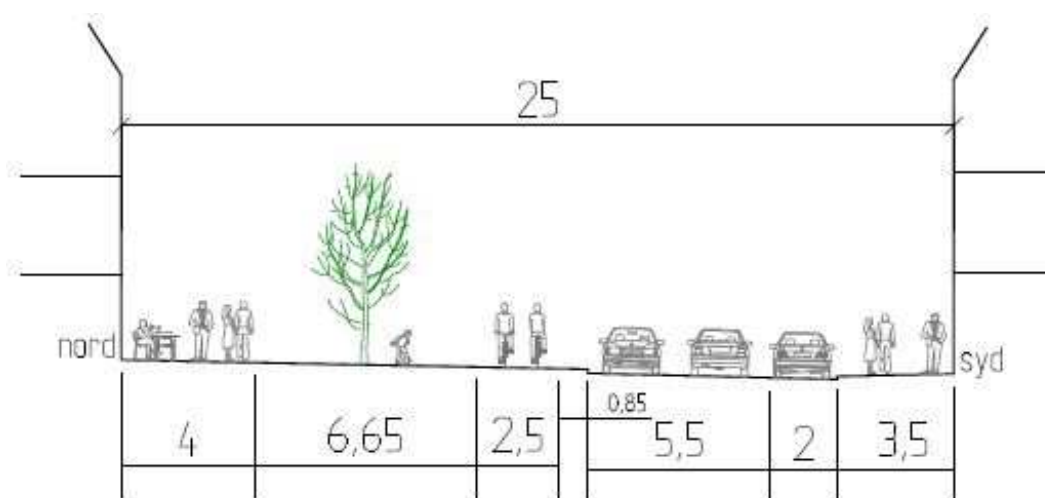
5.3.2 Lokala stråk

Hallvägen är ett utpekat lokalstråk inom Slakthusområdet. Enkelriktade cykelbanor är en stadsmässig utformning och den täta kvartersstrukturen gör det möjligt att korsa gatan med täta mellanrum för att ha en god tillgänglighet åt båda riktningar utan onödiga omvägar. Hallvägen är även ett stråk för busstrafik, vilket påverkar körbanans bredd (6,5 m). De enkelriktade cykelbanorna uppnår Stockholms stads riktlinjer för enkelriktade cykelbanor längs med lokalstråk. En bred gångbana ger möjlighet att möblera gatan utan att inkräkta på gångbanans framkomlighet eller tillgänglighet.



Figur 9. Hallvägen – enkelriktade cykelbanor på vardera sidan.

Diagonalen är ett nytt stråk i öst-västlig riktning som fungerar både som uppsamlande stråk samt knyter samman målpunkter och kopplingar från Enskede Gård bl.a. förbi Evenemangstorget och vidare över Nynäsvägen via ny brokoppling mot Blåsut. Den nya bron i stråkets östra ände ansluter även till pendlingsstråket utmed Nynäsvägen. I cykelstråkets direkta närhet ligger en rekreativ- och aktivitetspark, vilket i sig är en viktig målpunkt. Diagonalen ligger nära och nästan parallellt med Enskedevägen, som är ett utpekade huvudstråk, men de kompletterar varandra bl.a. genom att de ligger på olika nivåer samt har olika anslutningspunkter och möjligheter till vägval. Inte minst den nya bron över Nynäsvägen, som ansluter till stråket, gör att stråket kommer få en viktig betydelse.

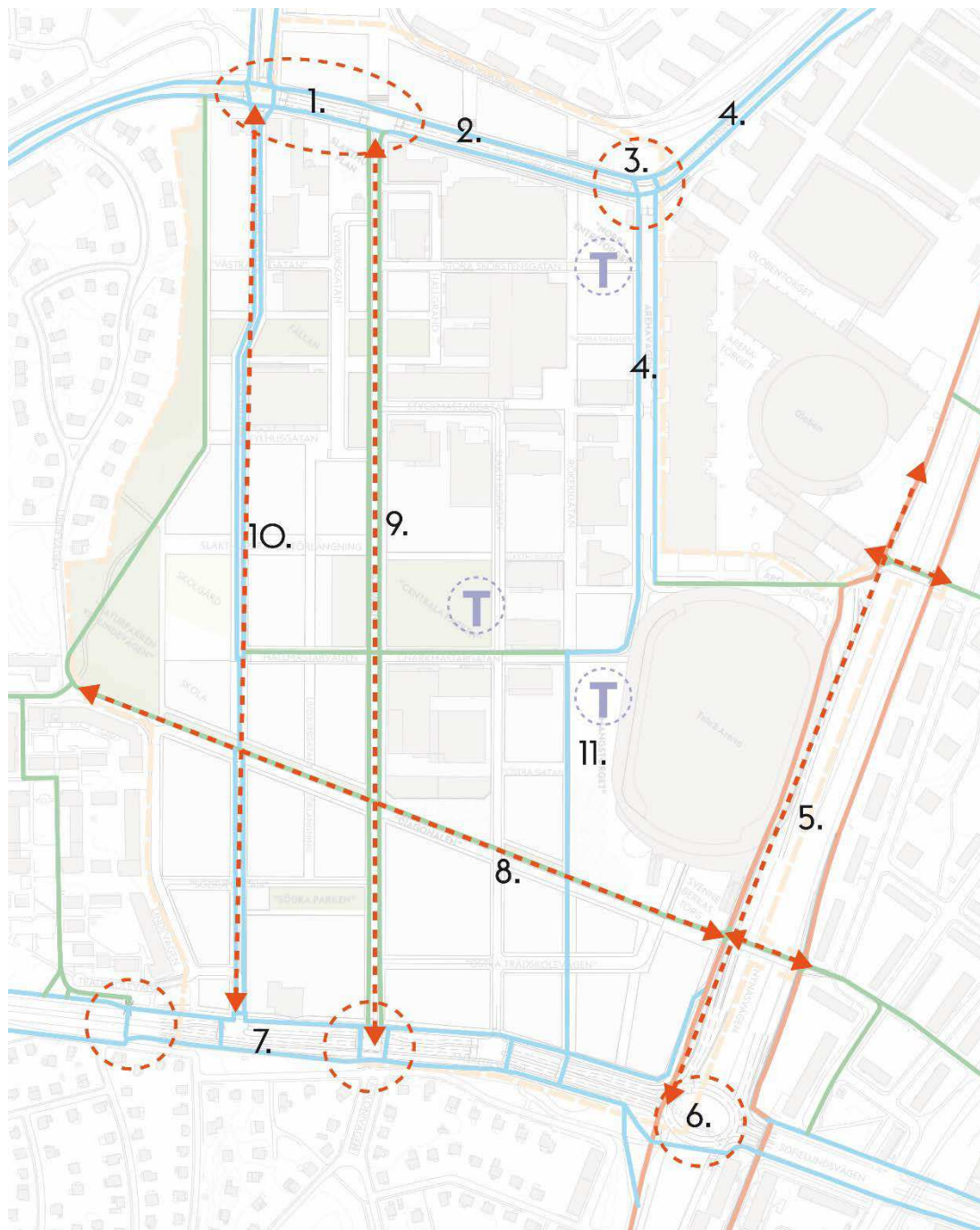


Figur 10. Diagonalen – dubbelriktad cykelbana på västra sidan.

Stråk norr om Tele2 Arena är en viktig tvärförbindelse för att enkelt ta sig till/från området via den nya bron över Nynäsvägen. Cykling sker i blandtrafik.

Parkstråket utmed **Lindevägen** är ett rekreativstråk för cykel.

5.4 Slakthusområdets anslutningspunkter för cykel



Figur 11. Slakthusområdets anslutningspunkter och genomgående stråk för cykel.

Anslutningspunkter

1. **Slakthusbron** – Bron och dess snurra med brant lutning över spåret och Palmfeltsvägen tas bort. Anslutningen mellan norra sidan av Globens tunnelbana och Bolidenvägen förstärks för att säkerställa anslutningen. Korsningen över Palmfeltsvägen förses med cykelöverfart.
2. **Palmfeltsvägen** – Förses med enkelriktad cykelbana på östra sidan mellan Boskapsvägen och Arena vägen.
3. **Korsningen Palmfeltsvägen/ Arenavägen** – Förses med övergångsställen med cykelöverfarter i alla benen.
4. **Arenavägen** – Norra delens östra sida utreds en fortsatt anslutning norrut, med förslagsvis enkelriktad cykelbana. Västra sidan förses med dubbelriktad gång och cykelbana. Sektionsmålet begränsas av spårområdet samt befintlig bebyggelse. Den södra delen (inom området för Slakthusområdet) förses med dubbelriktade cykelbanor på vardera sidan för tillgänglighet åt samtliga riktningar.
5. **Nynäsvägen** – Längs med Nynäsvägen sträcker sig ett regionalt pendlarstråk för cykel och anläggs med cykelbana med motsvarande standard. Kopplingar över Nynäsvägen förstärks genom två nya gång- och cykelbroar, på vardera sidan av Tele2 Arena. Broarna ansluter även intill Slakthusområdet i två strategiska punkter avseende koppling till kollektivtrafik, evenemang mm.
6. **Sofielundsmotet** – Sofielundsmotet är en extremt viktig passage för såväl pendlare som cyklister som vill nå Slakthusområdet. Punkten är under utredning för att säkerställa en gen, tillgänglig, säker och attraktiv passage för cyklister.
7. **Enskedevägen** – Enskedevägens passager är fortsatt få på grund av fordonstrafikens anspråk på utrymme och kapacitet. Kopplingen mot befintlig gång- och cykeltunnel under Enskedevägen förstärks. Tunneln behöver få ökad tillgänglighet och framkomlighet för cyklister för att fungera som en attraktiv och trygg passage. Korsningen mot Hallvägen är under utredning och är en extremt viktig passage då Hallvägen är ett utpekat huvudstråk genom Slakthusområdet. Även kopplingen till Boskapsvägen är viktig.

Genomgående stråk

8. **Diagonalen** – En helt ny koppling genom området som förstärker rörelser i nord-sydlig riktning. Diagonalen startar och ansluter i söder mot Lindevägen där cykling sker i blandtrafik från bostadsområdet i söder eller via cykelbana längs Linde naturpark. I norr landar Diagonalen vid Evenemangstorget där stråket fortsätter vidare med ny gång- och cykelbro över Nynäsvägen.
9. **Hallvägen** – Befintlig struktur som förstärks och görs framkomlig för cyklister. Har tydliga anslutningspunkter i både öst och väst till andra huvudstråk. Fungerar som matargata till området och ansluter till Diagonalen.
10. **Boskapsvägen** – Befintlig struktur som förstärks och görs framkomlig för cyklister. Har en tydlig anslutningspunkt i väst. I öst mot Enskedevägen saknas en gen koppling vidare österut.

- 11. Arenavägen** – Befintligt struktur som förstärks och görs framkomlig för cykeltrafik. Även anslutningar till Stråk Norr och Diagonalen och broarna över Nynäsvägen.

6 Cykelparkering

En viktig del för att uppnå målet om ett ökat cyklande är attraktiva, säkra och trygga cykelparkeringar på rätt platser. Varje cykelresa börjar och slutar med en parkerad cykel. Av vikt är också att planera, dimensionera och utforma cykelparkeringar för lastcyklar, en cykelmodell som blir allt vanligare.

6.1 Kriterier och kvaliteter

- Placeras i närhet till målpunkten
- Lokalisering måste även ta hänsyn till omgivande cykelväg
- Stöldsäkert (t.ex. möjligt att låsa fast cykelns ram, eller i låsbart/bevakat garage)
- Funktionella cykelställ som passar de flesta cykelmodeller, även lastcyklar
- Vädskyddat
- Kapacitet (alltid finnas lediga platser)
- Upplevd trygghet, särskilt när det är mörkt
- Fungera också för lastcyklar, cykelkärror etc.

6.2 Antalet cykelparkeringar

Nedan redovisas uppdaterade cykelparkeringstal utifrån beslut fattade i stadsbyggnads- exploaterings- och trafiknämnden 2015-02-11. Dessa p-tal ersätter tidigare p-tal.

För den nya bebyggelsen i Söderstaden föreslås en cykelparkeringsnorm enligt nedan.

- **Bostäder: 2,5 - 4 platser/100 m² BTA**
Baseras på en normal fördelning mellan små och stora lägenheter, fler platser för större lägenheter
- **Studentbostäder: 1,5 – 2,5 pl/lgh**
1,5 platser/lägenhet för lägenheter mindre än 35 m² BTA
2,5 platser/lägenhet för lägenheter större än 35 m² BTA
- **Arbetsplatser: 0,25 pl/anställd & besökare**
Alternativt Kontor: 10-20 platser per 1000 m² BTA. Industri: 5-10 platser per 1000 m² BTA2
- **Handel (gallerior, köpcentra mm): 20-30 pl/1000 m² BTA**
Tänk på att anpassa ett antal platser även för lastcyklar.
- **Kollektivtrafikknutpunkter: 5-15 pl/100 påstigande i morgonrusning**
Baseras på antalet påstigande under morgonrusningen
- **Grundskolor/Gymnasium/Högskolor: 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. Denna norm kan kompletteras med 0,4 platser/anställd. Tänk på tillkommande parkering för barnvagnar.
- **Idrotts-, nöjes- och rekreationsanläggningar anläggningar mm: 20-40 pl/100 besökare under maxt. alt per 100 åskådarp**

Lastcykelparkering bör bland annat placeras vid tunnelbanan, livsmedelsaffärer, skolor och i parken. Av vikt är även att staden informera och upplyser byggherrarna vikten av att även anpassa boende parkeringen för lastcyklar.

6.3 Cykelparkeringens läge

Var cykelparkeringen placeras är helt avgörande för dess användning och nyttjandegrad. En cykelparkering med hög kvalitet 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 lite 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 långtidsparkering i ett cykelgarage och pendeltågsstation/T-banestations entré. Kraven på säkerhet, trygghet, skydd för regn samt belysning är dock högre vid långtidsparkeringar än vid korttidsparkeringar. För att cykeln skall bli det mest naturliga färdmedlet krävs att cykelparkeringen ligger i direkt anslutning till hemmet och närmare än bilparkeringen.

Allmän platsmark:

- På gångbanan i möbleringszonen
- På körbanan i parkeringsraden
- På torgytor

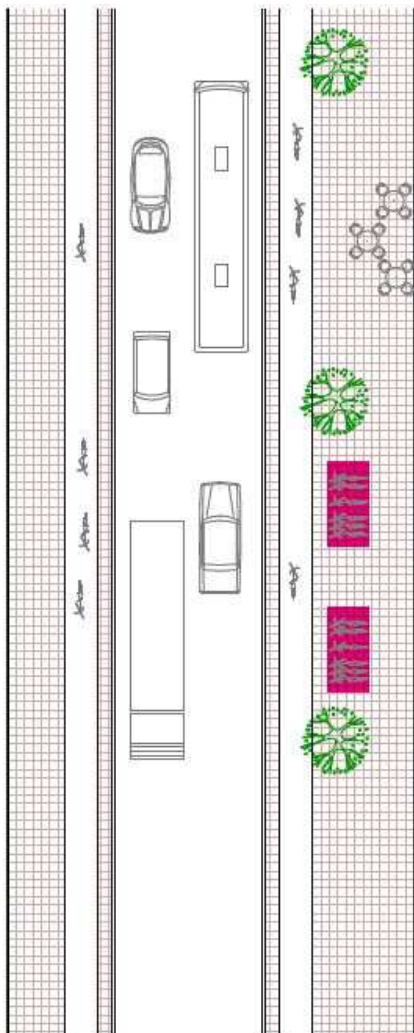
Fastighetsmark:

- Separata cykelrum med god tillgänglighet
- I entréhallen

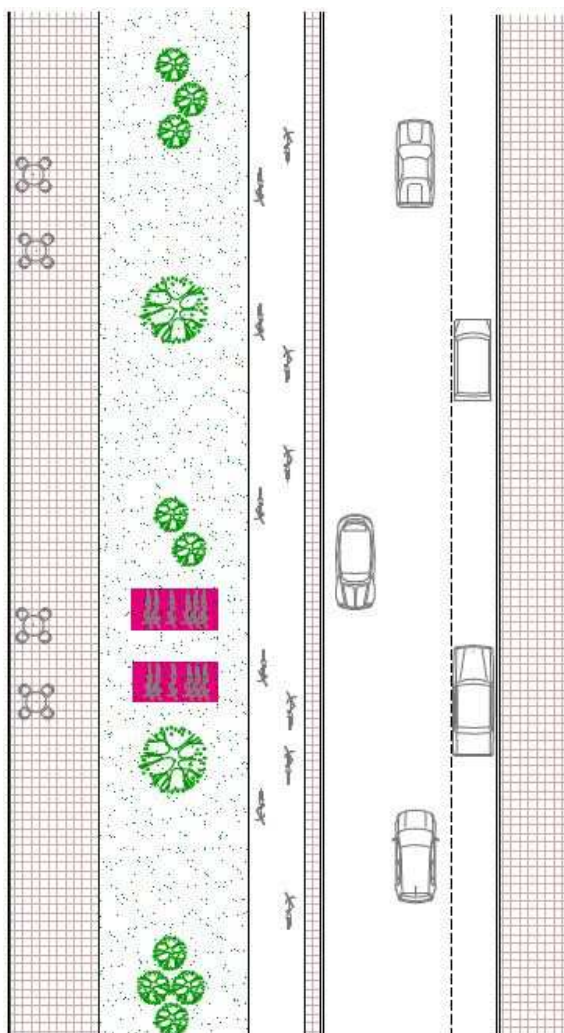
6.4 Typ av cykelställ

Trafikkontoret i Stockholms stad har tagit fram en cykelparkeringshandbok där bland annat vikten av rätt typ av cykelställ betonas. Med tanke på att många cyklar idag saknar stöd, har olika breda däck och att många cyklisterna vill kunna låsa fast sina cyklar 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 framhjulsställ, 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. Cykelställ och platser för lastcyklar är också nödvändiga. Andra viktiga faktorer vid utformning av cykelparkeringar är trygghet och komfort. Bland annat ska alltid parkeringen vara väl belyst samt vara försedd med tak.

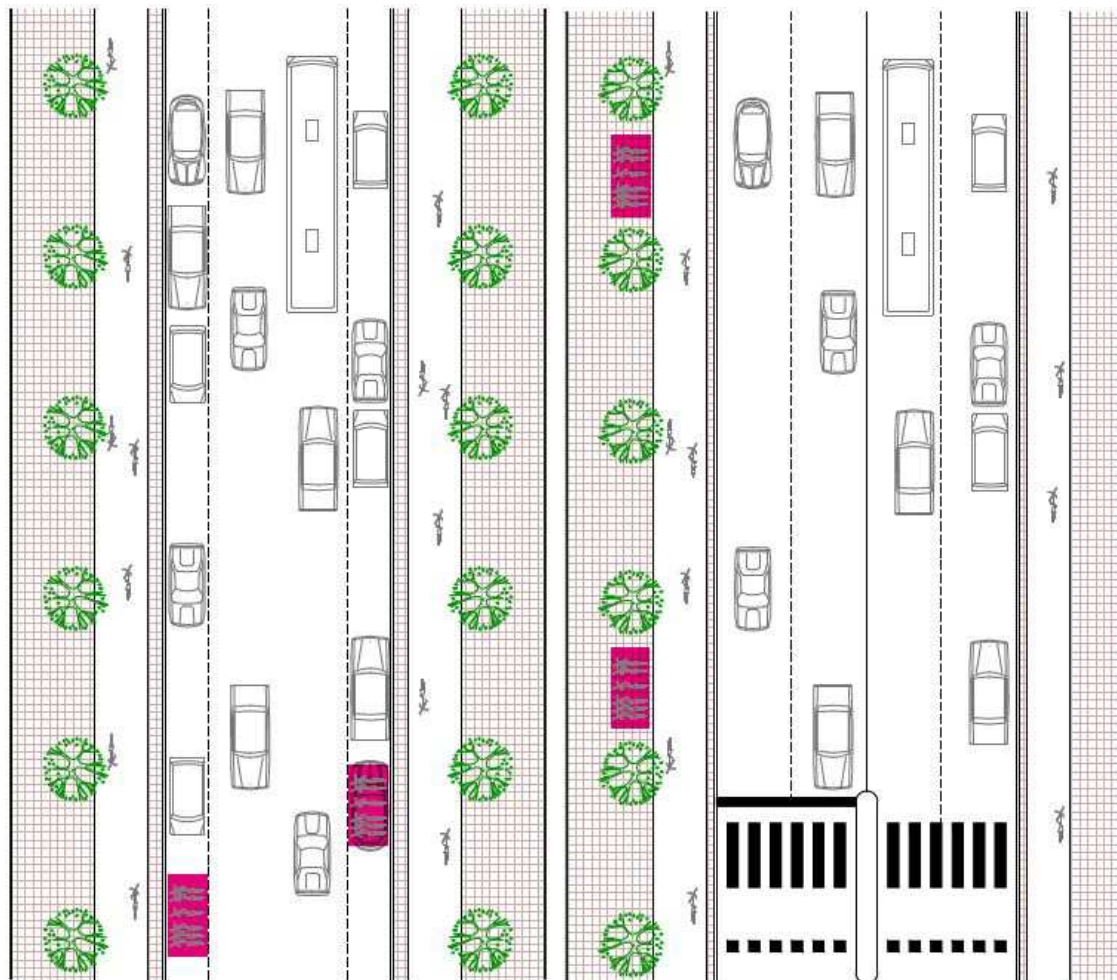
6.5 Princip för placering på gata och möbleringszon



Figur 12. Hallvägen – enkelriktade cykelbanor på vardera sidan.



Figur 13. Diagonalen – dubbelriktad cykelbana på västra sidan.



Figur 14. Arenavägen – dubbelriktade cykelbanor på vardera sidan.

Figur 15. Palmfeltsvägen – dubbelriktad cykelbana på västra sidan och enkelriktad cykelbana på östra sidan.