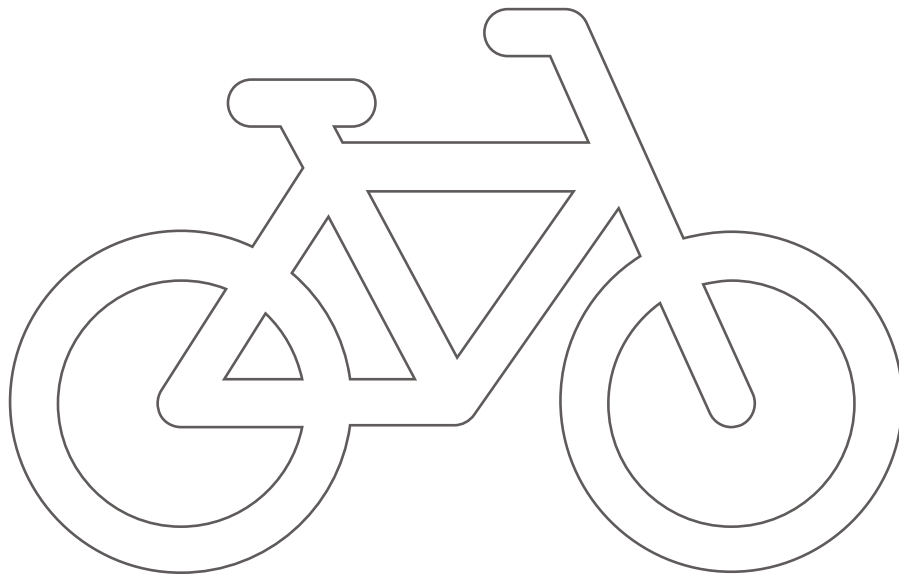


# Västra Hagastaden

Trafik-PM

**Stockholms stad**  
Exploateringskontoret



**Författare:** Gunilla Brogren och Jonathan Höglund, Stockholms stad (konsult: Iterio AB)

**Medverkade vid framtagande av trafikprognos:** Jevgenij Petoukhov, Iterio AB

**Datum:** 2024-06-19

**Version:** 1,0

**Reviderad:**

**Bilaga 1:** Hagastaden – DP3 reviderad trafikprognos, Iterio AB, 2022-01-24

# Innehållsförteckning

<b>Inledning.....</b>	<b>4</b>
Förutsättningar för trafikplanering i Stockholm .....	5
Trafikförutsättningar Västra Hagastaden .....	5
Avgränsningar och mål .....	6
<b>Trafikstruktur i Västra Hagastaden .....</b>	<b>7</b>
Västra Hagastaden, detaljplaneområde 3.....	7
Trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet.....	8
<b>Trafikslag.....</b>	<b>9</b>
Gångtrafik .....	9
Cykeltrafik .....	11
Kollektivtrafik.....	13
Biltrafik .....	14
<b>Parkering och angöring .....</b>	<b>17</b>
Parkeringsbehov cykel.....	17
Parkeringsbehov bil .....	19
Planerade och befintliga allmänna parkeringsplatser för bil .....	20
Kvarterens parkering och angöring.....	20

## Inledning

I Stockholmsregionen pågår en snabb befolkningstillväxt. Hagastaden, Stockholms och Solnas gemensamma stadsutvecklingsprojekt, innebär att städerna växer samman genom en överdäckning av E4/E20 och Värtabanan. Sammantaget kommer området rymma ca 50 000 arbetsplatser och ca 6 000 nya bostäder. I Stockholm är Hagastaden uppdelat i tre detaljplaneområden numrerade ett, två och tre. Detaljplaneområde ett, även kallad DP1, vann laga kraft 2011 och den första inflyttningen skedde 2017. Denna utredning ligger till grund för programarbetet av detaljplaneområde tre, även kallad västra Hagastaden.

Västra Hagastaden utgör den västra delen av stadsutvecklingsområdet Hagastaden och har under hela planeringen av Hagastaden/Norra Station varit avsett för stadsbebyggelse.

I tidigare planer; fördjupad översiktsplan för Karolinska – Norra Station (2008) och den första detaljplanen för Hagastaden (Dp 1, 2010) planerades en struktur med kvarter mellan Norra stationsgatan och Norra Länken/E4/E20. Planen förutsatte en överdäckning av Värtabanan och norrgående körfält på Norra Länken. Denna överdäckning visade sig vara mycket svår att genomföra, både tekniskt och ekonomiskt.

Under 2012 genomfördes parallella uppdrag för att djupare studera hur området kan struktureras. Ett förslag med tre bostadskvarter utan överdäckning valdes under 2013. Det förslaget skulle ligga till grund för den fortsatta planeringen, där bostadsändamålet delvis behövde utredas vidare på grund av det bullerutsatta läget mot E4 och Värtabanan. Planarbetet pausades därefter, då det framkom att marken behövdes för etableringsytor under lång tid framöver i och med tunnelbanans utbyggnad.

När området åter blev aktuellt för planläggning har förutsättningarna delvis förändrats, främst vad gäller bebyggelsens användning. Med anledning av störningar från trafiken på E4 och Värtabanan vad gäller luft, buller och risk bedöms bostäder vara mindre lämpliga i den norra delen av kvarteren. Bostäder planeras därmed utmed Norra Stationsgatan.

Planläggningen av området syftar till att skapa en sammanhållen stadsmiljö med bostäder, kontor och idrottsanläggning. Detaljplanens ambition är att skapa en högkvalitativ stadsmiljö av blandade funktioner som integrerar med befintlig stadsmiljö av riksintresse i Vasastaden samt med stadsutvecklingen som sker i övriga Hagastaden. Trafikmässigt avser planen att möjliggöra för en mer ändamålsenligt ombyggnation av gator samt tillskapande av nya allmänna platser (park/torg) och publika stadsrum (kvarterstorg).

Trafiklösningen utgår från dagens struktur med syfte att skapa nya sektioner på Norra Stationsgatan och Norrbackagatan i enlighet med stadens standarder och strategier för att prioritera gång-, cykel och kollektivtrafik, samt att bygga om korsningen Norra Stationsgatan/Tomtebodavägen till en fyrvägs korsning.



## Förutsättningar för trafikplanering i Stockholm

Om Stockholm skall fortsätta växa så måste stadens gator och spår kunna transportera fler människor och mer gods på samma yta som idag. Därför behöver de transportslag som är yt- och transporteffektiva främjas. Stockholms stads framkomlighetsstrategi ger styrande principer för hur vi skall prioritera på stadens gator och vägar så att de utvecklas i linje med visionen och översiktsplanen.

Framkomlighetsstrategin har fyra planeringsinriktningar och 14 mål. Planeringsinriktningarna är:

- Fler människor och mer gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel, dvs kollektivtrafik, cykel och gång samt godsfordon med hög beläggning.
- Framkomligheten i väg- och gatunätet ska förbättras genom att öka reshastigheten för de kapacitetsstarka färdmedlen och höja restidspålitligheten för alla trafikanter.
- Vägarnas och gatornas roll som attraktiva platser ska förstärkas genom att förbättra gångvänligheten i staden.
- De negativa effekterna av väg- och gatutrafiken ska minimeras genom att styra bilanvändningen till de resor där bilen gör mest samhällsnytta.

Gatumiljön utgör en betydande del av den offentliga miljön i Stockholm och gatunätets roll som plats och inte bara transportsträcka måste förstärkas.

## Trafikförutsättningar Västra Hagastaden

Området för västra Hagastaden utgörs huvudsakligen av Norra Stationsgatan och området mot E4/E20 samt Norra Stationsgatans korsning med Tomtebodavägen. Väster om Tomtebodavägen finns två broförbindelser för gång- och cykeltrafik mot Solna; den tidigare avfartsrampen från E4/E20 (Parkeringsbron) samt en gång- och cykelbro som går under Parkeringsbron och ansluter till Tomtebodavägen under E4/E20.

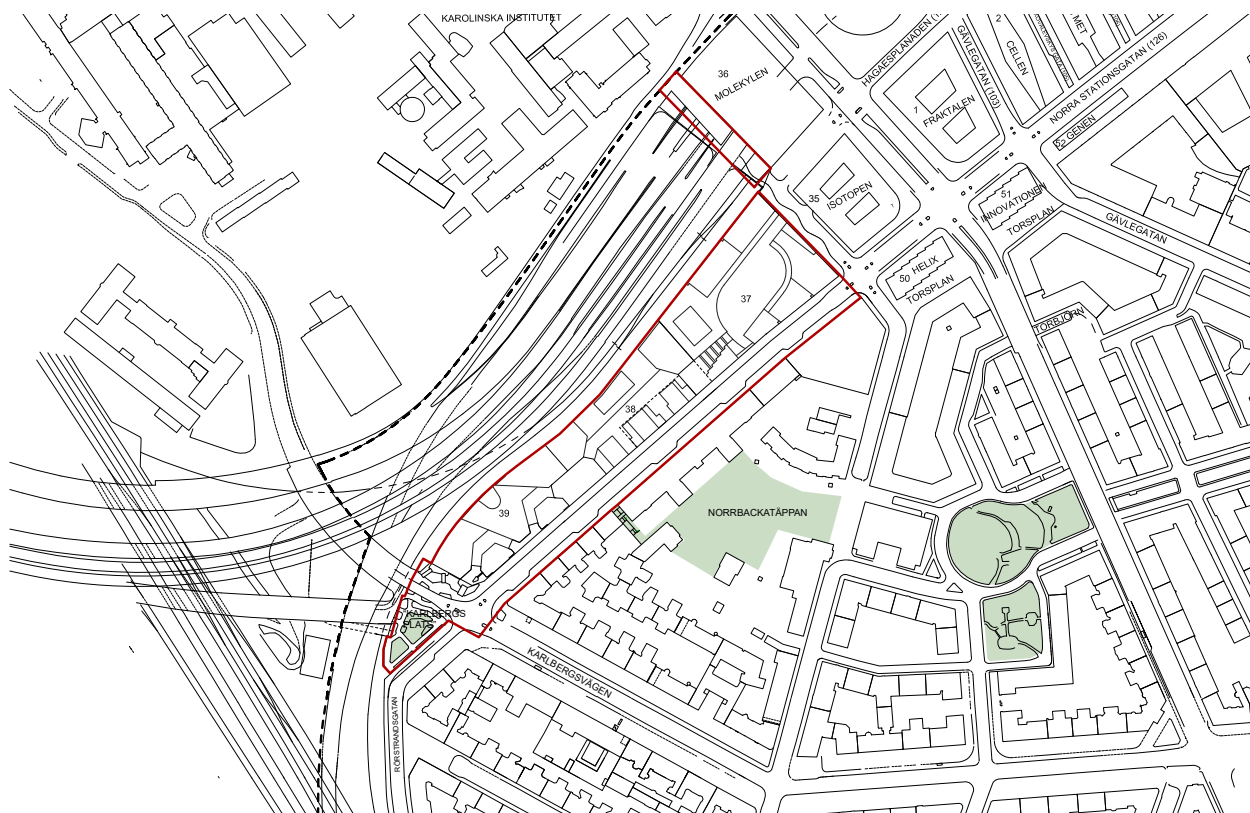
Området används idag för byggtrafik och etablering för utbyggnaden av tunnelbanan. Det används även för upplags- och återvinningsplats för pågående byggarbeten i Hagastaden. Norra Stationsgatan karakteriseras därmed av en hög andel tung trafik, tillfälliga vägmarkeringar, -skyltar och barriärelement för att separera den provisoriska cykelbanan mot körbanan.

## Avgränsningar och mål

Avgränsningen av detaljplanen för västra Hagastaden, planområdet, redovisas med röd linje i Figur 1.

I hela Hagastaden är målet att gång, cykel och kollektivtrafik ska vara det självklara valet för majoriteten av stadsdelens invånare. Utformningen av planområdet ska prioritera framkomligheten och orienterbarheten för alla trafikanter. Att fler väljer bort bilen ger inte bara kort- och långsiktiga miljö- och hälsoeffekter, utan är också en viktig pusselbit för att kunna planera för ett levande stadsrum där fler personer kan röra sig på samma yta utan trängsel. En av Hagastadens unika förutsättningar är att stadsdelen ligger i Stockholms innerstad och redan idag finns service, restauranger och kollektivtrafikknutpunkter inom gångavstånd, ett utbud som kommer att öka i och med färdigställandet av Hagastaden. Förutsättningarna för att Hagastaden ska bli en levande stadsdel med hög andel cyklister, gående och kollektivtrafikresenärer är därför goda.

Även om grundförutsättningarna för ett hållbart resande sätts av staden kan även åtgärder inom fastigheterna och exempelvis beteendeåtgärder öka andelen hållbart resande.



Figur 1. Karta över del av Hagastaden, DP3 inringat i rött.

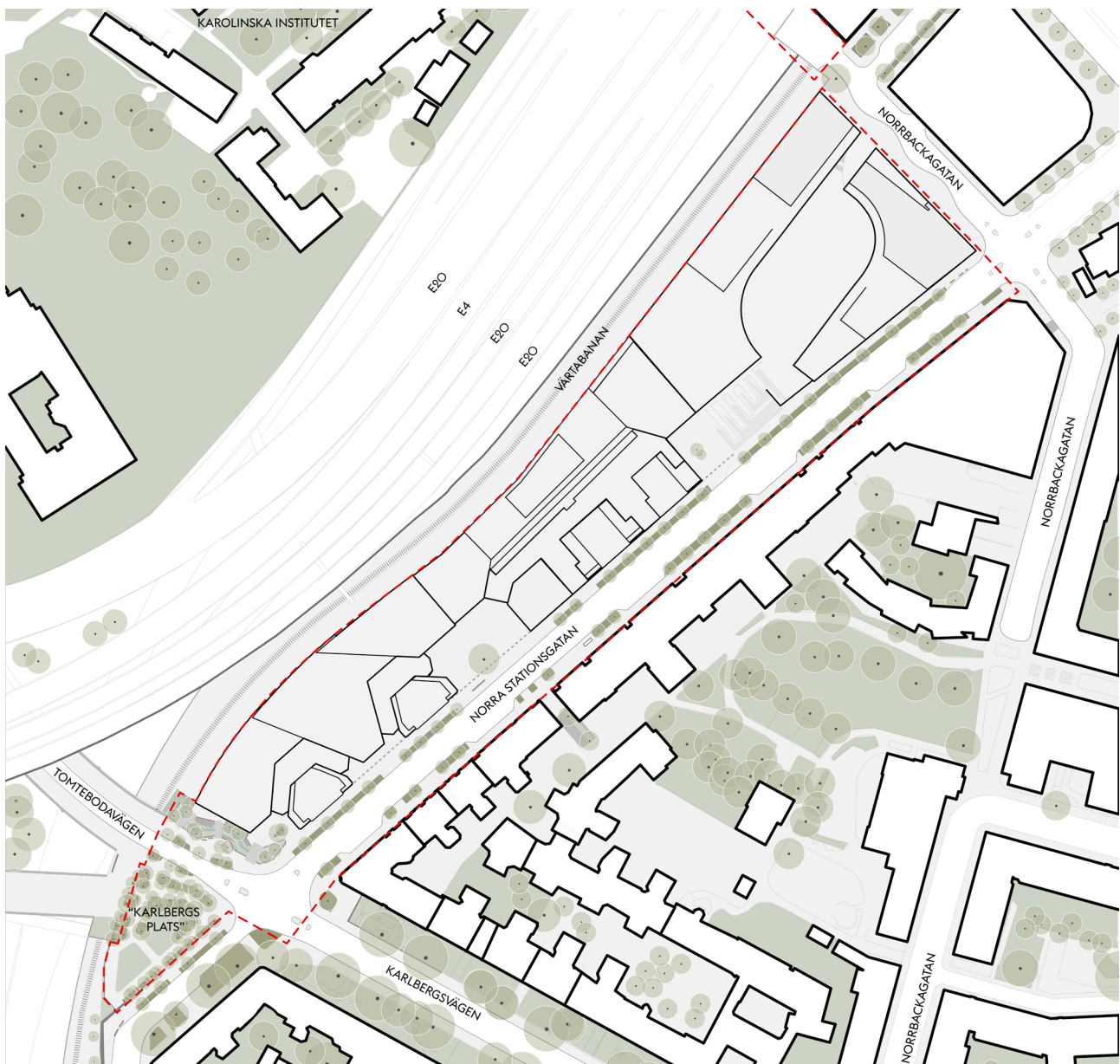
# Trafikstruktur i Västra Hagastaden

## Västra Hagastaden, detaljplaneområde 3

Planen avser till att behålla dagens gatustruktur men möjliggöra för en mer ändamålsenlig ombyggnation av Norra Stationsgatan och Norrbackagatan samt att korsningen med Tomtebodavägen, Karlbergsvägen och Rörstrandsgatan byggs om till en fyrvägskorsning. Planförslaget innebär även att tillskapa nya allmänna platser (park/torg) och publika stadsrum i form av kvarterstorg.

I det mest bullerutsatta läget mot Värtabanan och E4/E20 planeras kontor och en idrottsanläggning. Bostäder planeras i söderläge mot Norra Stationsgatan där bullernivåerna är lägre.

Detaljplanens ambition är att tillskapa högkvalitativa stadsmiljöer med blandade funktioner som kan integreras väl med befintlig stadsmiljö i Vasastaden samt övriga Hagastaden.



Figur 2. Illustrationsplan över detaljplaneområde västra Hagastaden (DP3).

## Trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet

Området västra Hagastaden är idag en plats som inte är inbjudande för oskyddade trafikanter på grund av en hög andel tung trafik och en provisorisk cykelbana utmed Norra Stationsgatan. De oskyddade trafikanternas säkerhet, upplevda trygghet och tillgänglighet i staden är prioriterad där det framförallt är viktigt att beakta barn och personer med funktionsnedsättning. Stockholm tog 2008 fram handboken *Stockholm - en stad för alla* som ska tillämpas i alla stadens program, planer, projekt och fastigheter. Att göra staden tillgänglig och användbar skapar förutsättningar för alla att delta i samhället och skapar jämlikhet i levnadsvillkoren. Detta är en förutsättning för att exempelvis personer med funktionsnedsättningar ska kunna nyttja staden och leva mer självständigt. Tydlighet och anpassningar underlättar även för många andra trafikantgrupper att ta sig runt i staden, exempelvis är nedsänkta kantstenar nödvändigt för många med rörelsenedsättning men underlättar även för de med barnvagnar eller rullväskor.

I kvarter 37, i planområdets östra del, planeras det bland annat för en idrottsanläggning främst avsedd för barn och unga och i kvarteren längre västerut planeras det för seniorboende och talangbostäder. Det förväntas därmed finnas en åldersvariation bland personerna som kommer röra sig i området. Detta ställer krav på en trygg och säker trafikmiljö för att skapa goda förutsättningar att välja kapacitetsstarka färdmedel och möjliggöra en hållbar resekultur i framtiden.

Norra Stationsgatan är områdets huvudgata som kommer att byggas om för att bibehålla kapaciteten för motorfordon samtidigt som framkomligheten och trafiksäkerheten förbättras. Gatans bredd kommer minska och nya övergångsställen med refug och cykelpassager anläggs för att göra det enkelt att korsa gatan.

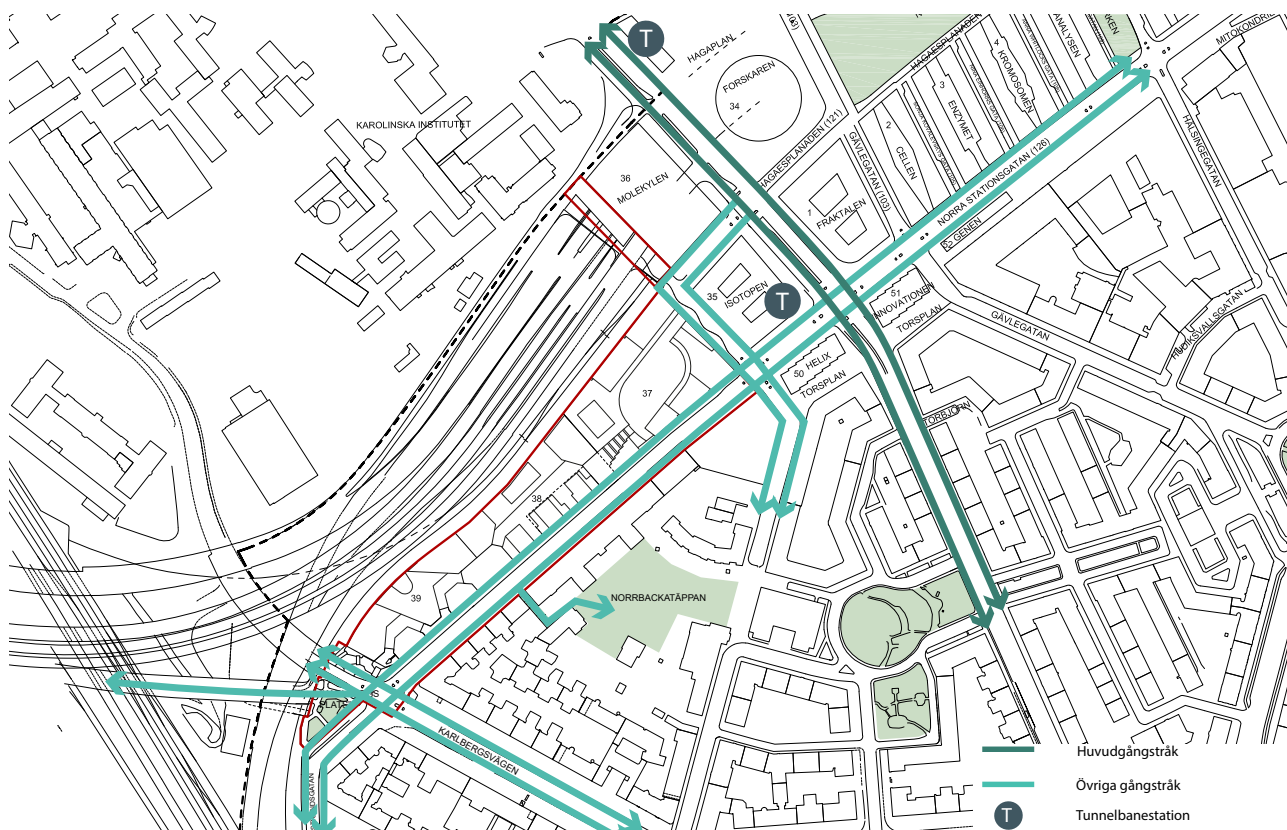
# Trafikslag

## Gångtrafik

Att fler går är i linje med Stockholms stads mål i *Framkomlighetsstrategin*. Gångplanen, av Stockholms stad, har som mål att minst 60 % av alla resor i innerstaden ska ske till fots år 2030. Att gå är ett platseffektivt och miljösmart transportsätt samtidigt som det ger underlag till stadsliv och service. I ett område med en hög andel gående skapas möten och människor upplever stadsrummen som mer trygga och attraktiva. Hur många som väljer att ta sig fram till fots beror på många olika faktorer kopplade till närområdets och stråkets utformning. Gångvänliga områden i Stockholm har visat sig ha en hög bebyggelsetäthet och funktionsblandning, oavsett var i staden området ligger. Även ett gångstråks utformning spelar roll för hur attraktivt det är: de ska bland annat vara gena, tillgängliga och trafiksäkra. För att uppnå en hög andel gående krävs det att gångtrafikanter prioriteras i gaturummet och att barriärer minimeras.

Västra Hagastaden planeras bli ett område med en hög bebyggelsetäthet och funktionsblandning, vilket kommer att generera en stor mängd gående inom samt till och från området. Gångvägnätets målpunkter ligger till stora delar i eller i närheten av Hagastaden. De stora målpunkterna förväntas bli bland annat parker, torg, kollektivtrafiknoder, sjukhuset, arbetsplatser och den planerade idrottsanläggningen. Bilvägar är ofta en barriär för gående och hastighetsdämpande övergångsställen behövs för att öka tryggheten. Hur stor en barriär upplevs varierar med utformningen av gatan och beror på hur många och hur snabbt fordonen på vägarna färdas. Det är extra viktigt att utformningen av övergångsställen tar hänsyn till att barn har sämre sikt och syns sämre på grund av sin storlek.

Huvudgångstråken redovisas i Figur 3. Gångbanor planeras utmed bägge sidor om områdets gator Norrbackagatan, Norra Stationsgatan och dess korsning med Tomtebodavägen, Karlbergsvägen och Rörstrandsgatan. Dagens koppling från Norra Stationsgatan till Norrbackatäppan via trappor behålls.



Figur 3. Viktiga gångstråk i västra Hagastaden.



På Norrbackagatans östra sida smalnas gångbanan av från cirka 5 till 3 meter och på den västra sidan mot kvarter 37 planeras det för en gångbana med böljande kantsten där bredden varierar mellan 5,9 och 9,3 meter. Övergångsställen anläggs över Norrbackagatan i korsningen med Norra Stationsgatan och utformas med mittrefug för att underlätta för gående som korsar körbanan.

På Norra Stationsgatan planeras det för 3,5 meter breda gångbanor på bägge sidor för att uppnå huvudstråksstandard. Övergångsställen anläggs för att underlätta gena passager över körbanan och de planeras att hastighetsdämpas med busskuddar. I korsningen med Tomtebodavägen, Karlbergsvägen och Rörstrandsgatan anläggs övergångsställen med mittrefuger för att underlätta för gående. I korsningen ansluts gångstråken vidare mot Solna över Parkeringsbron.

På Tomtebodavägen planeras generösa gångbanebredder på minst 3,5 meter. På brodelen (Tomtebodaviadukten) blir gångbanorna överbreda med drygt 6 meter på vardera sida till följd av utebliven trädplantering. Det är i nuläget okänt vad Solna stad har för planer för utveckling av Tomtebodavägen. Samordning kommer ske när planarbetet har påbörjats hos Akademiska hus som är väghållare för att få en sammanhängande sektion och trafikfunktion utmed gatan.

Befintlig gångkoppling från Norra Stationsgatan till parkdelen Norrbackatäppan och vidare söderut bevaras och föreslås få en tydligare entré. Kopplingen kommer fortsatt utgöras av trappor.

### *Tillgänglighet*

Alla gator i planområdet är tillgänglighetsanpassade då de har en låg lutning. Trappan till Norrbackatäppan är idag utformad med barnvagnsramp.

## Cykeltrafik

Att fler cyklar är även det i linje med *Framkomlighetsstrategins* mål där alla ska kunna ta sig fram på cykel på ett säkert och tryggt sätt. Stockholm fick under 2022 en reviderad cykelplan för att öka ambitionen ytterligare och anpassa planen till förändringar i lagstiftning, stadsutveckling och innovationer inom cykling. Fokus ska ligga på utformning av kompletta nätverk av cykelbanor. Planen bibehåller det övergripande mål som anges i *Cykelplan 2012*, nämligen att öka såväl antalet som andelen cyklister genom att göra det enklare och säkrare att cykla.

Cykeln är liksom gång ett kapacitetsstarkt färdmedel med stora miljö- och hälsovinster. Cykeln är enkel, pålitlig och smidig för många olika typer av resor och för personer i alla åldrar. Cykeln är ofta det snabbaste transportmedlet för hela resan i en tät stadsmiljö och den är en nyckelspelare när det gäller att knyta ihop olika del- och målpunkter i staden. Kombinationsresor, det vill säga att gå och använda sig av cykel, låncykel inklusive elsparkcykel, kollektivtrafik, lånebil och/eller bilpool i samma resa, har stor potential i Stockholm.

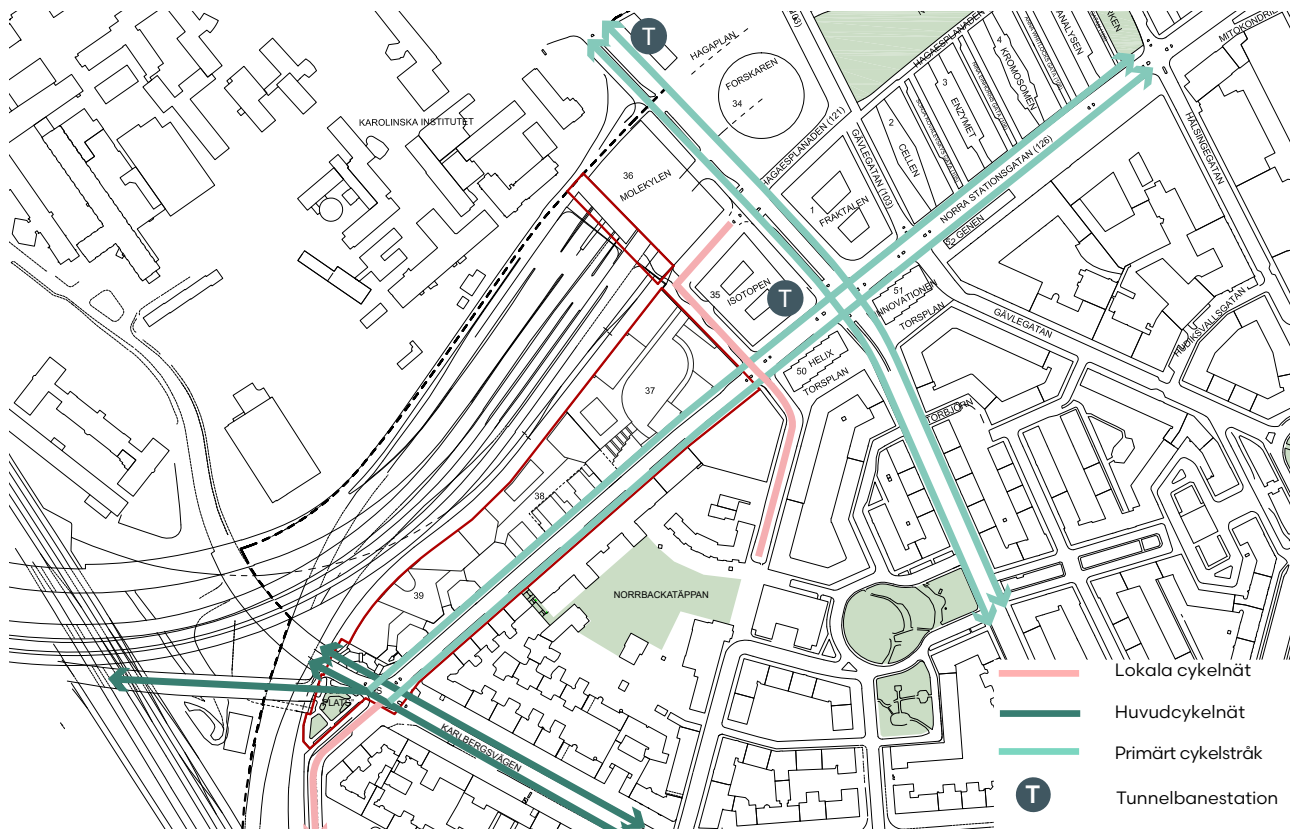
För att cykling ska öka i antal såväl som andel av resor i staden krävs det en infrastruktur av resvägar, service och parkering. En attraktiv cykelinfrastruktur betyder tydlig skyltning, serviceställen och prioritering av underhåll. Att ge cykeln en tydlig plats i gaturummet gör den inte bara mer tillgänglig, utan blir också en markering att cykeln är ett prioriterat färdmedel i Hagastaden.

Cykelinfrastrukturen i Stockholm ska vara framkomlig, trygg och säker för att det ska bli enkelt och smidigt att cykla för van som ovan, ung som gammal med en variation av fordon. Därför har staden klassificerat stråk efter primära-, huvud- och lokala cykelnät med olika dimensionerande hastigheter och krav på bredd och standard.

- **Primära cykelstråk** skapar ett sammanhängande system som knyter ihop stadsdelarna med god orienterbarhet. Stråken kännetecknas av breda cykelbanor eller cykelfält med bra framkomlighet, trafiksignaler anpassade till cykeltrafiken och hög standard på drift och underhåll. De primära stråken ingår ofta i regionala cykelstråk och har höga cykelflöden, potential för höga cykelflöden, eller fyller på annat sätt en funktion som viktig länk i det övergripande cykelnätet.
- **Huvudcykelnät** kompletterar det primära nätet med ett mer finmaskigt nät för att åstadkomma bra cykelmöjligheter till och från stadsdelen eller området och mellan närliggande stadsdelar. Cykelbanorna på huvudnätet ska vara tillräckligt breda så att omcykling är möjlig.
- **Lokala cykelnät** omfattar lokalgator och infrastruktur som inte är ett utpekat stråk och underlättar för cyklister som har målpunkter inom den egna stadsdelen eller området. Lokalgatunätet är begränsat till 30 km/h och tillåter cykel i blandtrafik.

Inom västra Hagastaden planeras det för primära stråk och huvudcykelnät, se Figur 4. Lokala cykelnät angränsar till planområdet. Norra Stationsgatan är ett utpekat primärt cykelstråk i öst-västlig riktning som ansluter till Solnavägens primära stråk i nord-sydlig riktning. Karlbergsvägen och Tomtebodavägen är utpekade huvudcykelnät som också ansluter till Parkeringsbron vidare mot Solna.

Norra Stationsgatan planeras med 1,75 meter breda cykelfält längs kantsten i båda riktningar. På övriga gator sker cykling i blandtrafik enligt dagens standard.



Figur 4. Viktiga cykelstråk i västra Hagastaden.

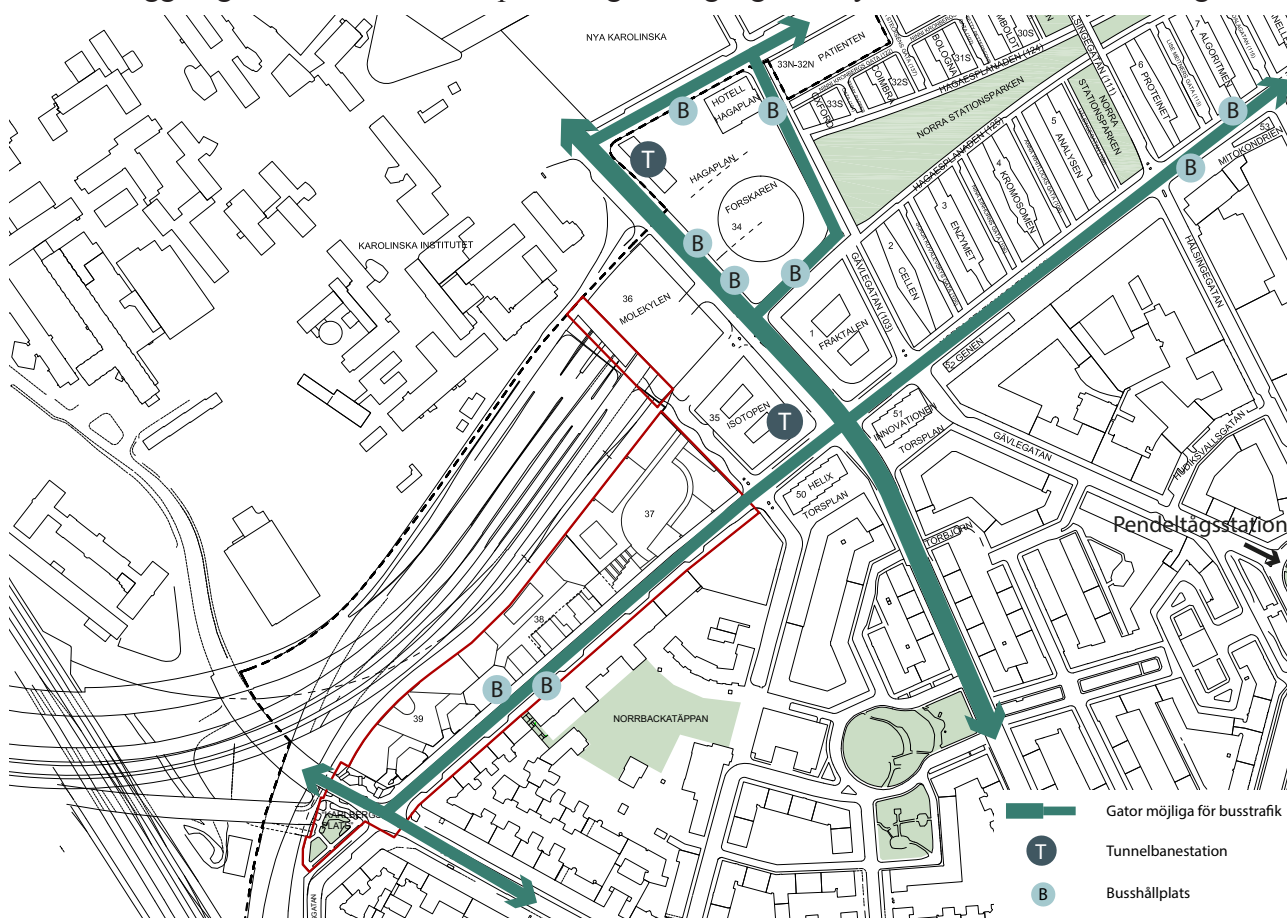


## Kollektivtrafik

Kollektivtrafik är ett kapacitetsstarkt färdmedel och nätet i Stockholm är väl utbyggt och används av många. Att fler väljer bort bilen och nyttjar kollektivtrafiken är viktigt för att uppnå stadens miljömål. Framkomlighetsstrategin har ett mål att 80 % av alla motoriserade resor med start och målpunkt i Stockholm sker med kollektivtrafik år 2030. Viktiga faktorer för kollektivtrafikens attraktivitet är bland annat resepålitlighet, turtäthet och information.

Hur staden kollektivtrafikförsörjs beslutas av Region Stockholm. I anslutning till västra Hagastaden, i kvarteret Isotopen samt på Hagaplan, planeras tunnelbaneuppgångar. Därutöver planeras Norra Stationsgatan trafikeras av busstrafik med en hållplats i vardera riktning. Vädskydd planeras vid hållplatserna. I Figur 5 redovisas busshållplatser samt alla gator där busstrafik möjliggörs.

Västra Hagastaden kommer att ha nya målpunkter som många antas resa kollektivt till. Resandeunderlaget är främst resande till kontor, men även boende samt unga och besökande till idrottsanläggningen. Planområdet har pendeltåg inom gång- och cykelavstånd vid Vanadisvägen.

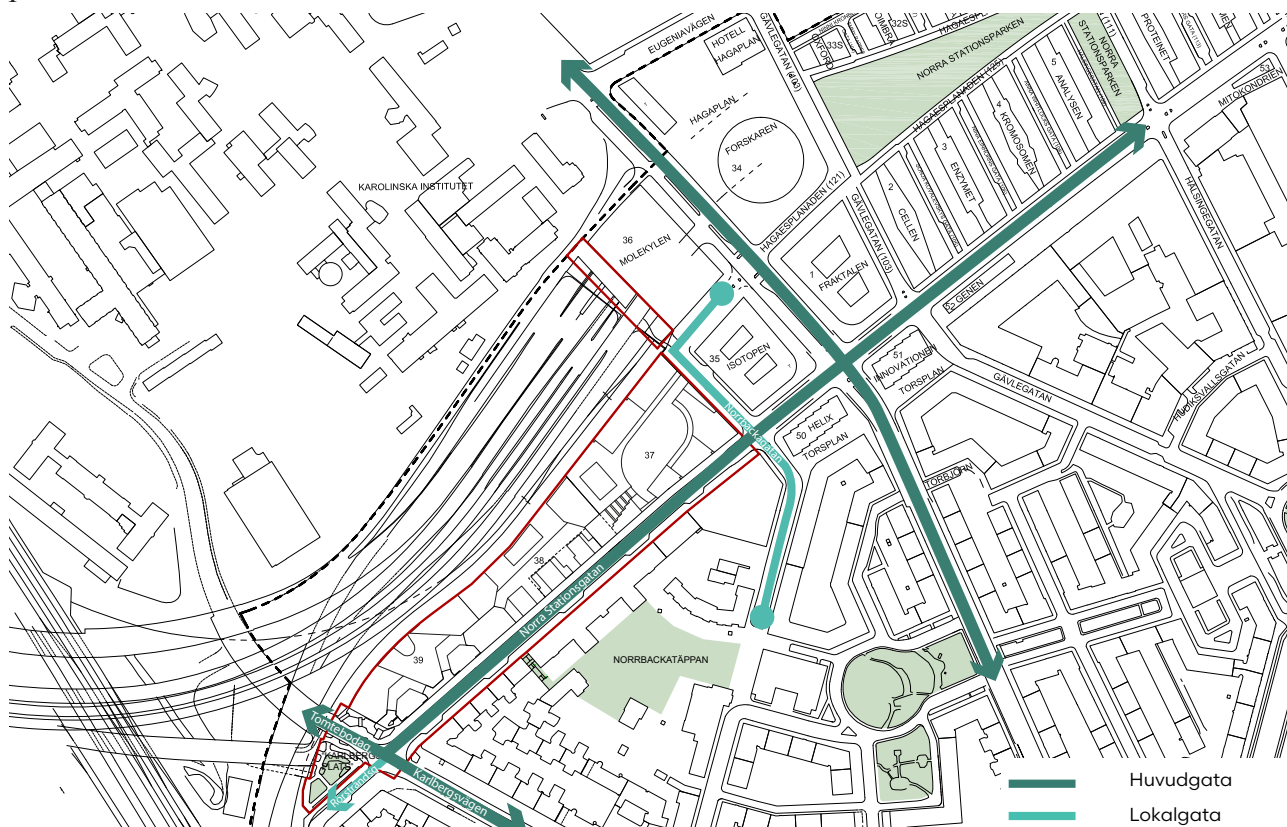


Figur 5. Kollektivtrafik och gator möjliga för busstrafik i västra Hagastaden.

# Biltrafik

## Gatustruktur

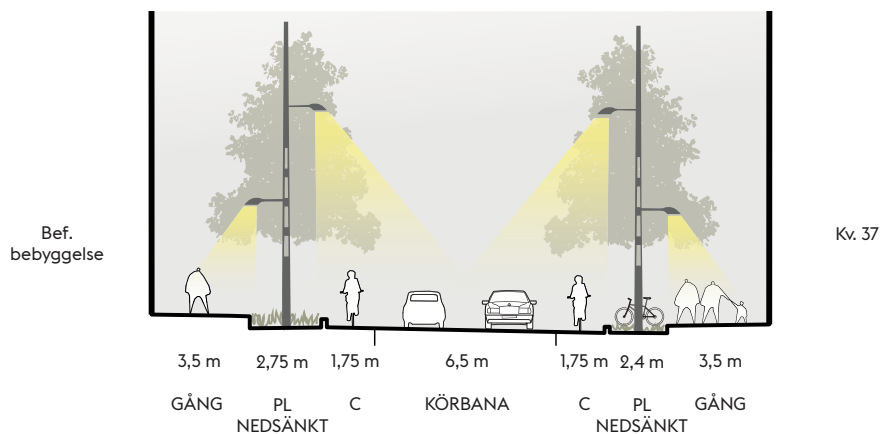
Gatorna inom planområdet har delats in i huvudgator och lokalgator, se Figur 6. Norra Stationsgatan och Karlbergsvägen/Tomtebodagatan utgör en huvudgata, övriga gator utgör lokalgator inom planområdet.



Figur 6. Gatustruktur i västra Hagastaden.

Norra Stationsgatan inom planområdet planeras med en 6,5 meter bred körbana exklusive cykelfält. Mot befintliga byggnader på gatans södra sida varvas angöringsfickor med trädplantering i möbleringszonen. Utrymme lämnas för in- och utfart till befintliga garage.

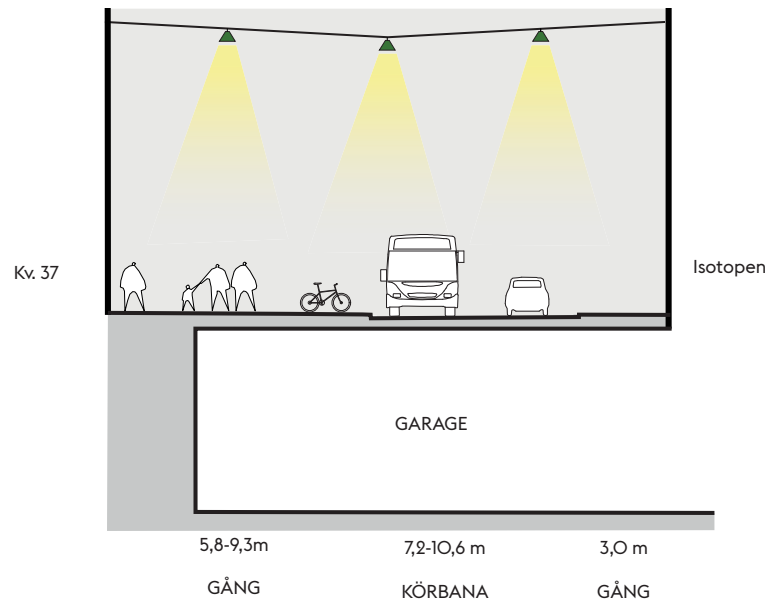
Utmed gatans norra sida sker den huvudsakliga angöringen i garage med in-/utfart från Norrbackagatan till kvarter 37 samt två in-/utfarter till kvarter 38 och 39 från Norra Stationsgatan. Därutöver planeras två angöringsfickor för på- och avstigning i anslutning till de två platsbildningarna i form av kvarterstorgen vid kvarter 38 och 39. Angöringsfickorna är 2,75 meter djupa för att tillskapa utrymme för dörruppslag mellan fordon och cykelfält. Nedan i Figur 7 redovisas föreslagen sektion för Norra Stationsgatan.



Figur 7. Gatusektion för Norra Stationsgatan.

Norrbackagatan utformas för att kunna trafikförsörja planerat garage och inlastning för kvarter 37 samt de befintliga kvarteren Isotopen, Molekylen, Fraktalen och Forskaren. Via gatan nås även Hagastadens sopsugscentral. På gatan behålls befintlig lastplats till livsmedelsbutik, samt en på- och avstigningsplats för sjuktransporter och ambulans. Från Norrbackagatan planeras taxi- och tillgänglig angöring för kvarter 37.

Körbanans bredd varierar utmed sträckan för att skapa tillräckligt svängutrymme för en lastbil (12 meter lång), detta för att samtidigt möjliggöra yta för bl.a. plantering och cykelparkering. Fordon kommer vid angörings- och lastplatser behöva ta hänsyn till varandra då det inte går att mötas.



Figur 8. Gatusektion för Norrbackagatan.

Tomtebodavägen planeras med en 7,0 meter bred körbana. I den västra delen av planområdet rätas Norra Stationsgatan, Karlbergsvägen, Rörstrandsgatan och Tomtebodavägen ut och möts i en fyrvägs korsning. Korsningen regleras med väjningsplikt och dimensioneras för boggibuss, bortsett från Rörstrandsgatans till- och frångång som dimensioneras för 12-meters lastbil.

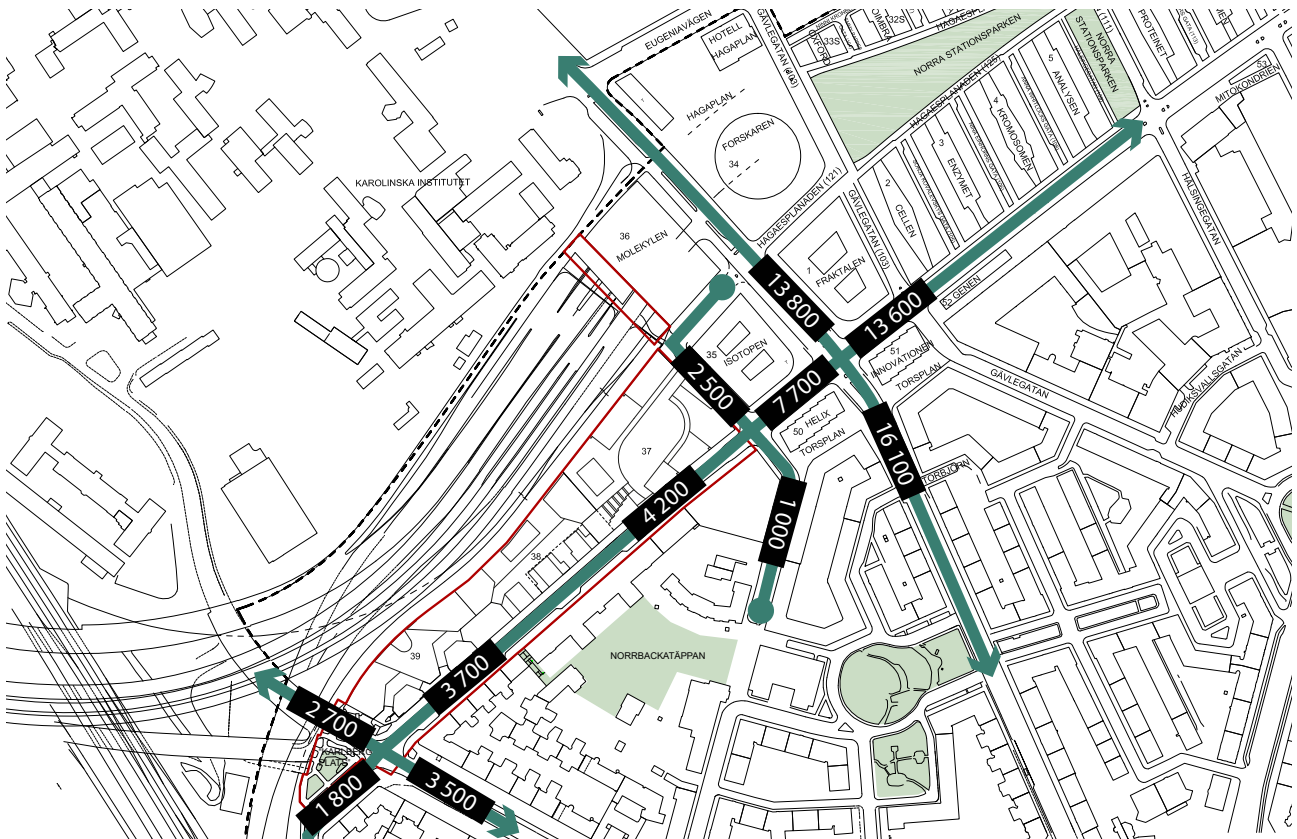


Figur 9. Gatusektion för Tomtebodavägen.

### Trafikflöden och prognosår

En trafikprognos för Hagastaden har tagits fram (*Hagastaden – DP3 reviderad trafikprognos, Iterio 2022-01-24*), se Bilaga 1. Trafikprognosen baseras på när västra Hagastaden är färdigutbyggd omkring år 2030-2040. Prognosen har tagits fram enligt principen BAU (Business As Usual) och innehåller alla beslutade exploateringar om infrastrukturutbyggnader i närområdet fram till prognosåret.

Västra Hagastaden förväntas alstra 1 450 fordonsrörelser per vardagsdygn. Trafiknivåerna för de närliggande gatorna år 2040 bedöms i stort motsvara 2030-års trafiknivåer, detta med hänsyn till områdets läge och trafikala förutsättningar för nordvästra innerstaden. Trafikflödena redovisas i Figur 7.



Figur 10. Trafikflöden år 2030 enligt BAU 2030.

## Parkering och angöring

”Parkeringsstrategi för Hagastaden”, daterad 2022-01-24, är framtagen för projekt Hagastaden och gäller för planområdet. I strategin beskrivs vilka krav som ställs på staden och byggherrar vad gäller parkering för bil och cykel.

Inom västra Hagastaden anläggs samtliga parkeringsplatser i garage under kvarteren.

## Parkeringsbehov cykel

En cykelresa avslutas först när cykeln är parkerad, därför är en attraktiv parkering viktig för att öka andelen som väljer att cykla. Cykelparkeringar nyttjas på olika sätt och därför måste olika typer av cykelparkeringar uppföras, både för kort- och långtidsparkering, inom och utomhus samt för exempelvis lådcyklar. Cykelparkeringar ska finnas synligt vid alla större målpunkter, så som busshållplatser, torgbildningarna och idrottsanläggningen, och vara lika nära eller närmare entréer än bilparkering. Placering och utformning är viktigt för att undvika felparkering då dessa kan utgöra hinder för exempelvis människor med synnedsättning. Lånecykelstationer bör placeras strategiskt i förhållande till målpunkter för att underlätta för bland annat sällan-cyklister och besökande.

I planområdet ska stadens föreslagna cykelparkeringstal följas.

Tabell 1 Beslutade cykelparkeringstal för nybyggda fastigheter inom västra Hagastaden.

Parkeringstal cykel - Västra Hagastaden	
<b>Bostäder &lt;35 kvm</b>	4 cpl/100 kvm ljus BTA
<b>Bostäder &gt;35 kvm</b>	2,8 cpl/100 kvm ljus BTA
<b>Kontor</b>	10-20 cpl/1000 m2 BTA
<b>Kollektivtrafik*</b>	5-10 cpl/100 resenärer
<b>Idrott- nöjes-, rekreationsanl.**</b>	10-40 cpl/100 besökare eller åskådare

\* Antalet resenärer räknas som påstigande under morgonrusningen.

\*\* En separat bedömning rekommenderas utifrån verksamhetens och platsens behov.



Fastigheterna ska ha attraktiva lägen för cykelparkering inomhus och/eller utomhus. En attraktiv cykelparkering är strategiskt utplacerad, säker och upplevs som trygg. Attraktivitet kopplas till god orienterbarhet fram till och i cykelrummen samt platsernas lättillgänglighet med erbjudande av lyfthjälp och ramlåsning. Färre men bra standard på cykelparkeringarna ses som positivt för att öka användningen framför att tillskapa platser enbart för att visa på ett högt cykelparkeringstal.

Nedan följer en checklista på vad som bör beaktas gällande cykelparkering inom fastigheter:

- Åtkomst till cykelrummen ska ske direkt via entré eller från ramp till garage/källarvåning. Ett cykelrum som endast kan nås via hiss eller har branta trappor utan transportbanor med draghjälp är inte lättåtkomliga. På grund av vissa förutsättningar kan det vara svårt att tillgodose tillgängligheten till alla cykelutrymmen, i de fallen kan en andel göras lättillgängliga och en andel avses för sällan-användning. Denna information måste då framgå till boende eller verksamma i fastigheten
- För att göra det mer översiktligt bör access till cykelrummen delas upp efter trappuppgång eller likande. Detta ökar både säkerheten och tryggheten
- Automatiska dörröppnare och skyltning ska finnas till samtliga cykelrum
- Det ska vara möjligt att låsa fast sin cykel i ramen i alla ställen
- Vid val av yteffektiva ställ som innebär lyft ska alla vara av den sort som ger hjälp vid lyft.
- Vid val av tvåvåningsställ bör en variant väljas som möjliggör att två cyklar med korg/barnsadel kan parkeras intill varandra, t.ex genom att välja ett cc-mått på minst 500 mm
- Plats för lastcykel ska finnas, åtkomst till cykelrummen för lastcykel ska säkerställas
- Då garage/cykelrum lätt kan bli stora och oöversiktliga behövs åtgärder för att öka tryggheten: exempelvis dörr med fönster och automatisk belysning
- Enklare cykelservice bör finnas i anslutning till eller i cykelrummen. Cykeltvätt uppmuntras.

För cykelparkering utomhus skall placeringen vara strategisk i förhållande till entréer och andra målpunkter. Samtliga ställ ska erbjuda möjlighet till ramlåsning och en andel ska väderskyddas.



Figur 11. Cykelparkering måste finnas för olika typer av cyklar, så som exempelvis lådcyklar. I bilden ovan har en lådcykel ställt sig utanför cykelstället som endast är dimensionerat för normalbreda cyklar.

## Parkeringsbehov bil

En bilparkeringsplats tar upp mycket yta i staden, är dyr att uppföra och bidrar till trängsel genom alstring av bilresor. Tillgången till bilparkering är en nyckelfaktor när det kommer till vilket färdmedel människor väljer, framförallt när det gäller arbetsresor. Incitamentet till att ta andra färdmedel än bilen ökar om bilparkeringsplatsen är längre bort än exempelvis busshållplatsen eller cykelparkeringen. För att få en helhetslösning och ett fungerande transportsystem är kompletterande åtgärder i gång-, cykel-, och kollektivtrafiknätet samt andra mobilitetsåtgärder lika viktiga som låga parkeringstal.

Stockholms stad tillämpar flexibla och gröna parkeringstal, med syftet att fastställa ett parkeringstal för att rätt antal parkeringar byggs inom fastigheten. Parkeringstalet bestäms utifrån ett lägesbaserat parkeringstal och ett projektspecifikt parkeringstal där ytterligare rabatt på det projektspecifika parkeringstalet kan ges, även kallat gröna parkeringstal. Det lägesbaserade parkeringstalet sätts för hela området och bedöms utifrån platsens läge och stadskvalitéer. Det projektspecifika parkeringstalet baseras på det lägesspecifika parkeringstalet och baseras på lägenhetsstorlek och vald lösning för besöksparkering. Gröna parkeringstal är ett frivilligt erbjudande till byggherrar att sänka det projektspecifika parkeringstalet genom så kallade mobilitetsåtgärder, vilket kan vara allt ifrån en bilpool till en cykelverkstad.

Parkering ska ordnas på fastighetsmark. Boendeparkering kommer inte att tillåtas på allmän platsmark inom planområdet, endast ett fåtal angöringsplatser för tillgänglig angöring kommer att finnas på gatumark i planområdet. Övrig parkering löses i garage under kvarteren.

Tabell 2 Beslutade bilparkeringsstal för nybyggda fastigheter inom västra Hagastaden.

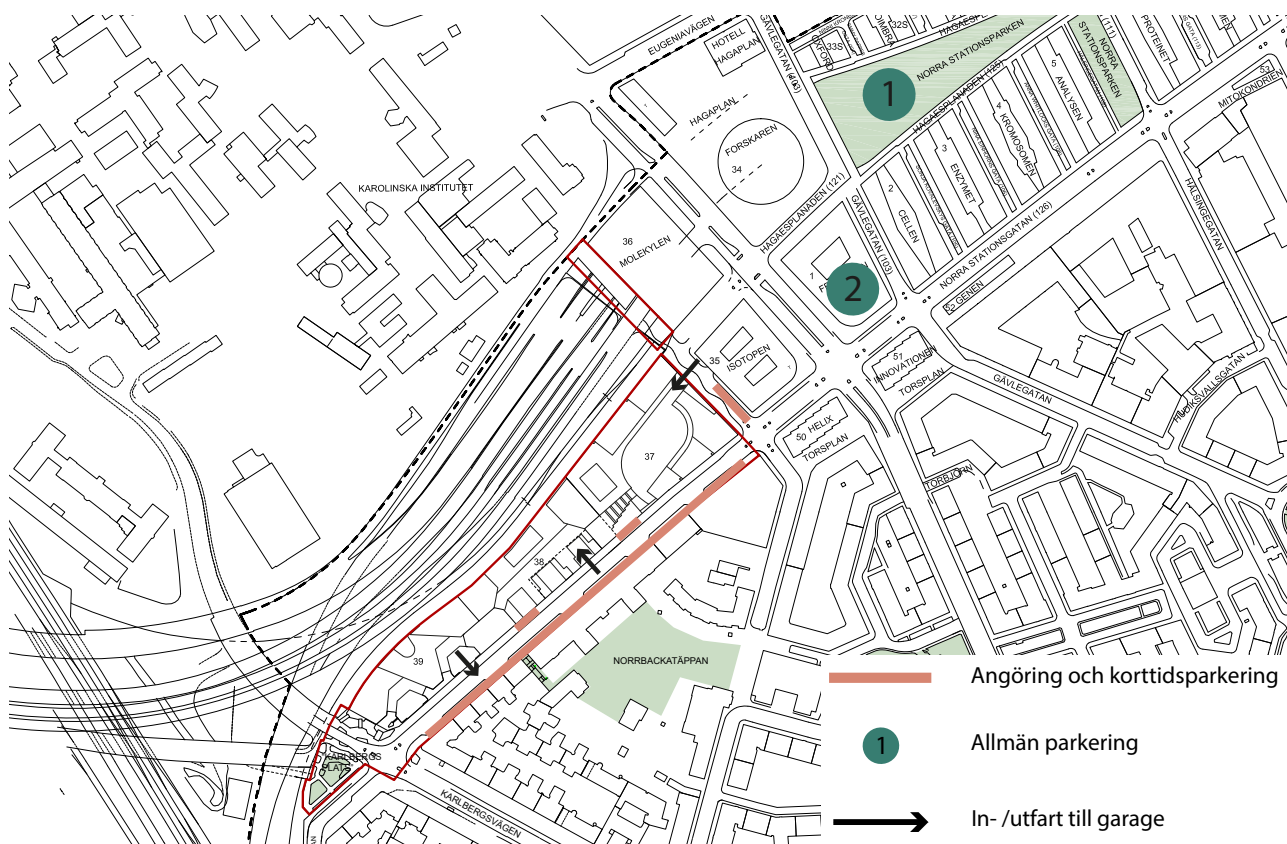
Parkeringsstal bil - Västra Hagastaden	
<b>Bostäder*</b>	0,5 platser/lgh.
<b>Kontor/verksamheter</b>	1-4 platser/1000 m2 BTA
<b>Idrott- nöjes-, rekreationsanl.**</b>	0,1 platser/maximalt antal deltagare samtidigt

\* Fastigheter som har många smålägenheter och satsar extra på mobilitetsåtgärder har möjligheten att sänka parkeringstalet till 0,3 platser/lägenhet.

\*\* En separat bedömning rekommenderas utifrån verksamhetens och platsens behov.

## Planerade och befintliga allmänna parkeringsplatser för bil

Allmänna parkeringsplatser är illustrerade i Figur 9. Inom det omkringliggande området finns en kommunal parkeringsanläggning vid "P-hus Hagastaden" (1) och "Norra Torngaraget" (2) i centrala Hagastaden.



Figur 12. Planerade angöringsplatser och befintliga allmänna parkeringsplatser i västra Hagastaden.

## Kvarterens parkering och angöring

Angöring ska enligt Stockholms regelverk anordnas inom 10 meter från entré. Om detta inte går att åstadkomma ska målsättningen vara ett så kort avstånd som möjligt, maximalt 25 meter i enlighet med Boverkets föreskrifter.

Leveranser till verksamheter ska lösas inom fastighetsmark i fastigheternas garage.

Angöringsmöjligheter kommer i begränsad utsträckning finnas utmed norra sidan av Norra Stationsgatan och Norrbackagatan. Angöring kommer även finnas i fickor utmed den södra sidan av Norra Stationsgatan till befintliga verksamheter.

### Kvarter 37

Kvarteret innehåller kontor, idrott- och kulturcenter. Transporter till fastigheten angör via garage med in- och utfart från Norrbackagatan. Cykelparkeringstalet för kontor är satt till 15-18 platser per 1000 kvm BTA. För idrott tillskapas cykelparkering inom fastigheten och delvis på allmän platsmark. Byggaktören siktar på ett parkeringstal för bil på 1 plats per 1000 kvm BTA för kontor.



### **Kvarter 38**

Kvarteret innehåller kontor mot E4/E20 och bostäder i form av talangbostäder och seniorboenden utmed Norra Stationsgatan. I bottenvåningen planeras publika lokaler. Byggaktörerna kommer att bygga ett gemensamt garage tillsammans med kvarter 39 för att lösa gemensamma funktioner och parkering. Garaget har en separat in- och utfart från Norra Stationsgatan. Cykelparkeringstalet är 15-18 platser per 1000 kvm BTA för kontor och 3-4 platser per 1000 kvm BTA för bostäder.

För seniorbostäderna föreslås ett cykelparkeringstal på 1,8-3 platser per lägenhet.

Cykelparkeringen nås via en entré från Norra Stationsgatan och via ramp ner till garaget. Bilparkeringstalet för kontor hamnar på 1 plats per 1000 kvm BTA. För talang- och seniorbostäderna är bilparkeringstalet 0,17-0,2 respektive 0,3 platser per lägenhet. Parkering för rörelsehindrade löses i det gemensamma garaget. Transporter till fastigheten angör i garage.

### **Kvarter 39**

Kvarteret innehåller kontor, bostäder i form av talangbostäder samt publika lokaler i bottenvåningen. Fastigheten har ett gemensamt garage med kvarter 38. Cykelparkeringstalet för kontor är 15-18 platser per 1000 kvm BTA. För talangbostäderna är cykelparkeringstalet 3-4 platser per 1000 kvm BTA. Cykelparkeringen nås via entré i bottenvåning och via ramp till garaget likt kvarter 38. Byggaktörens ambition är att sikta på ett bilparkeringstal på 1 plats per 1000 kvm BTA för kontor och 0,17-0,2 platser per lägenhet. Parkering för rörelsehindrade samt transporter till fastigheten löses i det gemensamma garaget.

