



Stockholms
stad

Trafikutredning

Kv. Odde

November 2017

Uppdrag	Trafikutredning Kv. Odde, 265657
Titel på rapport:	Trafikutredning Kv. Odde
Datum:	2017-11-20
Medverkande	
Beställare:	Stockholms stad, Exploateringskontoret Skanska Sverige AB
Kontaktperson:	Jonas Norberg, Stockholm stad Per Ivarsson och Johan Håkansson, Skanska
Konsult:	Tyréns
Uppdragsansvarig:	Per Francke (2015), Louise Bergström (2016 och framåt)
Trafikplanerare:	Ali Esmaili
Kvalitetsgranskare:	Kristina Glitterstam
Arbetsgrupp:	Arkitekter: Alessandro Ripellino Arkitekter/ Strategisk Arkitektur Landskapsarkitekter: LAND Arkitektur Dagvatten: Bjerking Kulturhistoria: Tyréns Ekologi: Ekologigruppen

Revideringar

Datum:	2017-11-20
Version:	1.0
Initialer:	AE/LB

Sammanfattning

I de norra delarna av Kista har IBM idag sin verksamhet. IBM planerar flytta från området och marken ska då nyttjas för exploatering av bostäder.

Detaljplanen för kvarteret Odde omfattar planering för cirka 2 000 lägenheter, varav 400 är studentlägenheter, och en mindre mängd verksamhetslokaler. Förslaget innebär att befintlig byggnad som idag är IBM:s huvudkvarter, Ormen Länge, behålls och omvandlas i sin användning. En kvartersstad med flerbostadshus placeras bland annat på den parkering som finns väster om Kista alléväg samt utmed Kista allévägs östra sida.

Hanstavägen kvarstår som huvudgata med en viktig funktion för trafikförsörjning för hela Kista. Hanstavägen kopplar även Kista och kvarteret Odde med de större vägarna E4 och Förbifart Stockholm. Kista alléväg kommer utgöra huvudgata inom området Odde där busstrafik planerar trafikera.

Förslaget omfattar ny gatustruktur med lokalgator samt en gångfartsgata. Områdets topografiska karaktär medför att de lokalgator som blir genomgående mellan Hanstavägen och Kista alléväg får kraftiga lutningar på upp till 5 %.

Fokus ligger på att främja hållbara transporter såsom kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. Området kompletteras med gång- och cykelbanor. Områdets lokalgator får gångbanor och cykling kommer att ske i blandtrafik. De befintliga gångbroarna som går över Hanstavägen behålls och fler kopplingar över Hanstavägen i plan kan komma att bli aktuella.

Området planeras med parkering i garage och angöring. Möjlighet till tillgänglig handikapparkering sker antingen på gata i anslutning till entré eller via garage.

Trafikalstring från området beräknas alstra 3400 bilresor per dygn. Detta baseras på att varje lägenhet alstrar 2,0 bilresor per dygn. Trafiken fördelas ut på intilliggande gatunät. Sammantaget bedöms den alstrade trafiken från Kv. Odde inte påverka trafiksystem i stort då vägnätet idag bedöms ha överkapacitet.

Trafikalstringen bedöms generellt vara högt skattad då kollektivtrafikutbudet är bra i området. Kollektivtrafiken kommer att förbättras ytterligare när tvärbanans Kistagren byggs. Även gång- och cykelförbindelser till tunnelbanan förbättras vilket förbättrar möjligheten att välja andra färdmedel än bilen.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
1. Inledning	5
1.1 Detaljplan för kvarteret Odde.....	6
1.2 Syfte	6
2. Planeringsunderlag	8
3. Nulägesbeskrivning.....	10
3.1 Målpunkter.....	10
3.2 Gångtrafik.....	11
3.3 Cykeltrafik	11
3.4 Kollektivtrafik	12
3.5 Biltrafik.....	13

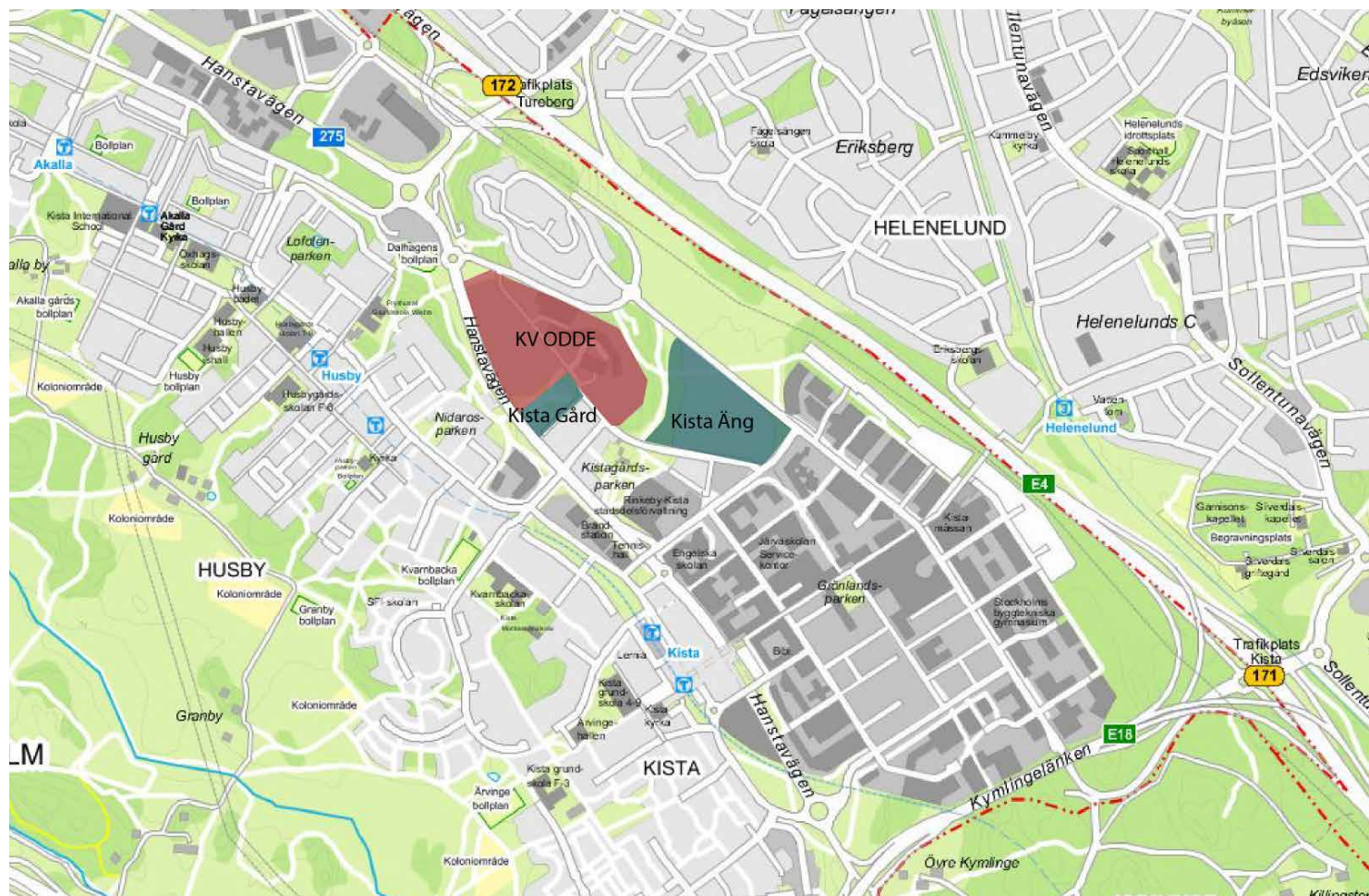
4. Planförslag	14
4.1 Allmänt om planförslaget	14
4.2 Struktur	14
4.3 Gatusektioner.....	16
5. Framtida trafiksituation.....	24
5.1 Alstring och fördelning.....	24
5.2 Trafik och trafikanter	26
5.3 Kvarter B och "Ormen Långe"	31
6. Samlad bedömning	34

1. Inledning

Stockholm växer och efterfrågan på bostäder ökar i den växande staden. I Stockholms stads översiktsplan finns tyngdpunkter och utvecklingsområden utanför innerstaden utpekade, där Kista är en utpekad tyngpunkt. Kista-Sollentuna-Häggvik är även en utpekad regional stadskärna i regional utvecklingsplan för stockholmsregionen, RUFs.

I Kista pågår flera större projekt med utveckling mot en mer blandad stad där dagens kontorsverksamheter kompletteras med bostäder. Kista förnyas och vidareutvecklas vilket innebär en blandning av arbetsplatser, bostäder och högre utbildning.

Kista Gård och Kista Äng är två större projekt där bostäder kommer att byggas. Detaljplaner finns framtagna för dessa projekt. Detaljplanearbete för bostäder pågår i centrala Kista.



Figur 1. I norra delarna av Stockholm finns Kista och Kv. Odde

1.1 Detaljplan för kvarteret Odde

I de norra delarna av Kista har IBM idag sin verksamhet. IBM planerar flytta från området och marken ska då nyttjas för exploatering av bostäder.

Detaljplanen för kvarteret Odde omfattar planering för cirka 2 000 lägenheter och en mindre mängd verksamhetslokaler. Förslaget innebär att befintlig byggnad som idag är IBM:s huvudkvarter, Ormen Långe, behålls och omvandlas i sin användning. En kvartersstad med flerbostadshus placeras bland annat på den parkering som finns väster om Kista alléväg och utmed Kista allévägs östra sida planeras fyra lamellhus och ett höghus.

I anslutning till programområdet pågår flera exploateringsprojekt som detaljplanen för kvarteret Odde anpassas till och samverkar med för att skapa en helhet i området. Det finns även långsiktiga planer på exploatering väster om Hanstavägen som projektet delvis tagit hänsyn till.

Projektet drivs av Skanska och Areim i ett joint venture, JV-bolag.

1.2 Syfte

Syftet med denna trafikutredning är att utreda den framtida trafikinfrastrukturen och komma med förslag på eventuella åtgärder som krävs för att få ett fungerande trafiksystem när kvarteret Odde byggts ut.

För att utreda den framtida trafiksituationen har dels en beskrivning av dagens trafikinfrastruktur tagits fram dels studeras det framtida planförslaget. Utredningen har tagit fasta på ett antal viktiga aspekter i trafikanalysen där trafiksäkerhet, framkomlighet och utformning för ett attraktivt gaturum är centrala.



Figur 2. Kvarteret Odde angränsar till Hanstavägen i väst och Lagtingsgatan i öst. Området angränsar till tunnelbanan i Husby och Kista.

2. Planeringsunderlag

Stockholm har ett antal viktiga styrdokument som all planering av bostäder och infrastruktur inom Stockholm stad ska förhålla sig till. I detta avsnitt presenteras ett urval av dessa

Vision 2040- Ett Stockholm för alla

När staden växer måste bostäder och infrastruktur byggas. Service som staden finansierar behöver anpassas till den växande befolkningen, och den behöver utvecklas för att svara mot de behov och förväntningar som invånare har idag och kommer att ha i framtiden. För att Stockholm ska vara en sammanhållen stad behövs en stark och positiv utveckling i alla delar av staden. Varje stadsdels starka sidor och särart behöver stärkas och utvecklas.

Översiktsplanen - Promenadstaden

Översiktsplanen beskriver fyra stadsutvecklingsstrategier som väl avvägda över tiden ska leda mot ett tätare och mer sammankopplat Stockholm. Översiktsplanen möjliggör en förtätning i den utvidgade centrala staden samt i så kallade tyngdpunkter i ytterstaden. Översiktsplanen pekar samtidigt ut strategiska samband som ska koppla samman stadens delar.

Förslag till ny översiktsplanen

Under 2017 har ett förslag till ny översiktsplan för Stockholm presenterats. Planen omfattar mål för stadsbyggandet; en sammanhängande stad, god offentlig miljö och en klimatsmart och tålig stad. Den nya översiktsplanen pekar Kista-Järva ut som ett fokusområde. Kista-Järva bedöms ha en viktigt regional funktion som ska utvecklas med stärkta kopplingar mot omkringliggande stadsdelar och kommuner. Stadsdelens inriktning mot innovation och näringsliv är unikt och ska tillvaratas.

Framkomlighetsstrategin

Med förändrade förutsättningar krävs ett förändrat sätt att se på resande och trafik. Framkomlighetsstrategin visar hur vi kan klara det ökade resandet genom att göra avvägningar och prioritera i det utrymme som finns.

Strategin har fyra huvudinriktningar som är:

- Mer plats till bussar och cyklister
- Trafiken ska bli mer pålitlig
- Gångtrafikanter får bättre förutsättningar
- Minska de negativa effekterna som trafiken innebär.

Framkomlighetsstrategin har konkretiserats i ett antal planer för exempel cykel, parkering och kollektivtrafik.



Cykelplanen

Cykelplanen syftar till att göra det enklare och säkrare att cykla i staden. 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. En ökad cykling bidrar därmed till att nå Framkomlighetsstrategins mål liksom till uppfyllandet av kommunens inriktningsmål för minskad miljöpåverkan från trafiken och ökad cykeltrafik i Miljöprogram 2012- 2015.

Gångplanen

Syftet med gångplanen är att beskriva hur den nuvarande situationen ser ut för Stockholms fotgängare, presentera en målbild för ökad gångvänlighet i Stockholm och en handlingsplan för stadens arbete med gångfrågor under åren 2015–2020.

Gångplanens övergripande mål är att stadens offentliga rum ska ge bättre förutsättningar för invånarna att kunna, vilja, veta och våga gå.

Parkeringsplanen

Stockholm växer. Det skapar många nya möjligheter men ställer också stora krav, bland annat på att kunna bygga ett stort antal bostäder till rimliga priser samt att ordna ett fungerande hållbart trafiksystem med minimal klimatpåverkan. Hur staden planerar för parkering är en avgörande faktor för att klara utmaningarna som följer. I parkeringsplanen föreslås en höjd taxa, ändring av regleringsperiod och utvidgat regleringsområde. Delar av planen har succesivt börjat införas sedan 1 september 2016.

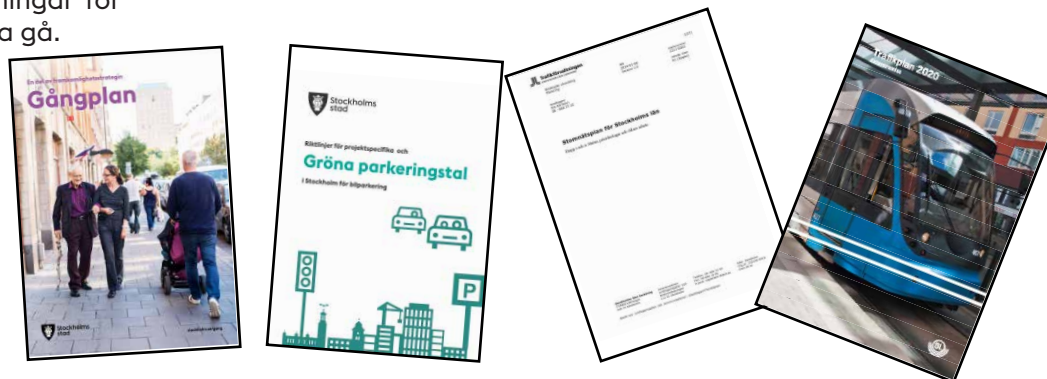
Stomnätplanen

Stomnätplanen utgår ifrån resenärsbehoven och hur ett attraktivt och konkurrenskraftigt stomnät för kollektivtrafiken kan skapas i länets olika geografiska delar och i olika stadsbyggnadsmiljöer. Strategin syftar till att höja stomtrafikens status och prioritet samt att peka ut viktiga stråk för förbättrad eller ny stomtrafik. Strategin föreslår även linjenät och kapacitetsintervall för olika trafikslag, där ambitionen är att stråken långsiktigt ska trafikeras med för behoven rätt trafikslag.

Riktlinjer kollektivtrafik

Trafikförvaltningens strategier anger målbilden för kollektivtrafiken. Hur dessa ska uppnås förtydligas genom att strategierna kompletteras genom trafikförvaltningen framtagna riktlinjer. Riktlinjerna utgör grunden för trafikförvaltningens kravställande verksamhet.

Dessa riktlinjer är avsedda att tillämpas såväl i Trafikförvaltningens eget arbete som av externa intressenter såsom kommuner, Trafikverket etc. Riktlinjerna omfattar dels de frågeställningar gällande trafikplanering som behöver besvaras i ett tidigt skede i kommunernas planläggningsprocesser, dels utgör de Trafikförvaltningens krav på linjenät och trafikutbud i trafikavtalen.



3. Nulägesbeskrivning

Kvarteret Odde angränsar till Husby i väst och Sollentuna i öst. Kvarteret består av en stor parkeringsyta som tillhör IBM:s lokaler samt grönområde och berg. Direkt väster om Odde finns Hanstavägen som är en fyrfältig gata.

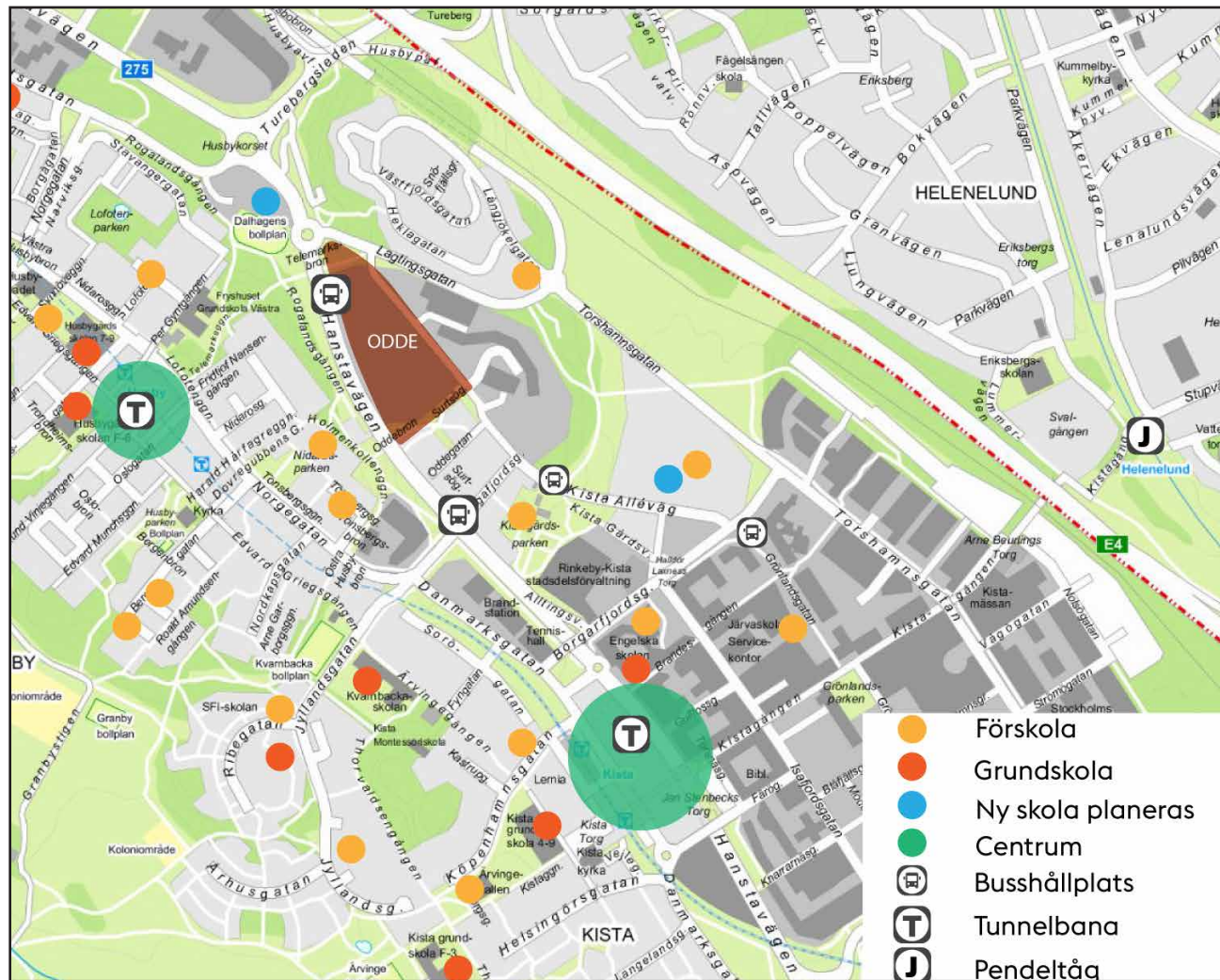
För att redogöra hur trafiksystemet ser ut idag beskrivs samtliga trafikslag.

3.1 Målpunkter

Planområdet ligger i norra delarna av Kista. Närmaste tunnelbanestation och centrum är Husby. Avståndet mellan planområdet och Husby centrum är ca 450 meter fågelvägen. Kista centrum ligger ca 1 kilometer söder om planområdet. Vid Kista centrum finns Kista galleria med stort utbud av service och butiker.

Närmaste pendeltågsstation är Helenelund och dit är avståndet ca 1,5 kilometer.

Närmaste skola ligger vid Husby centrum. En ny skola planeras vid Dalhage, strax väster om planområdet. Nya förskolor planeras inom planområdet men det finns även en ny förskola norr om planområdet i korsningen Lagtingsgatan - Torshamnsgatan.

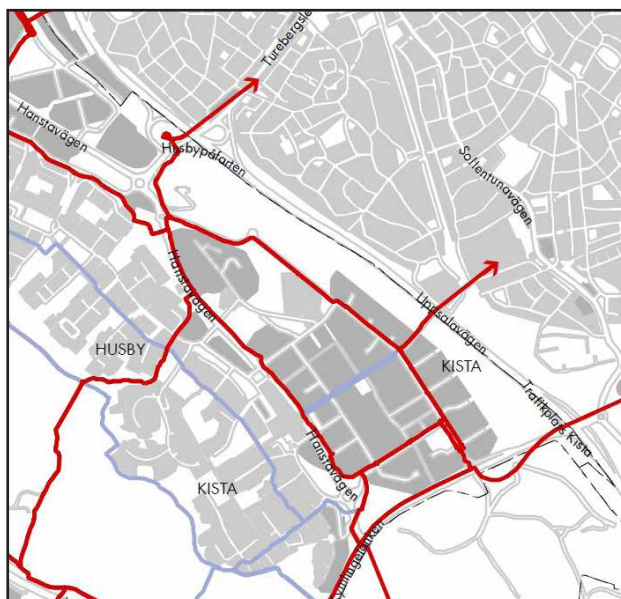


Figur 3. Målpunkter i närområdet kring planområdet Odde.

3.2 Gångtrafik

I väst är Hanstavägen en barriär som begränsar tillgängligheten mellan Odde och Husby. För att ta sig västerut och till tunnelbanan i Husby finns två planskilda passager som korsar Hanstavägen; Oddebron och Telemarksbron. Mellan Husby centrum och Odde finns nivåskillnader som innebär försämrad tillgänglighet. I nord-sydlig riktning finns flera gångstråk. Längs Kista Alléväg och Hanstavägen finns gångbanor separerade från cykelbanorna och som generellt håller hög standard. I förlängningen av Surtsögatan finns ett promenadstråk genom "Kista Gård park" som också leder gående i nord-sydlig riktning från Odde till tunnelbanan i Kista centrum.

Kista avgränsas av E4:an i öster och för att ta sig till pendeltågsstationen Helenelund finns en planskild passage i Kistagångens förlängning.



Figur 4. Pendlings- och huvudstråk för cykel.

3.3 Cykeltrafik

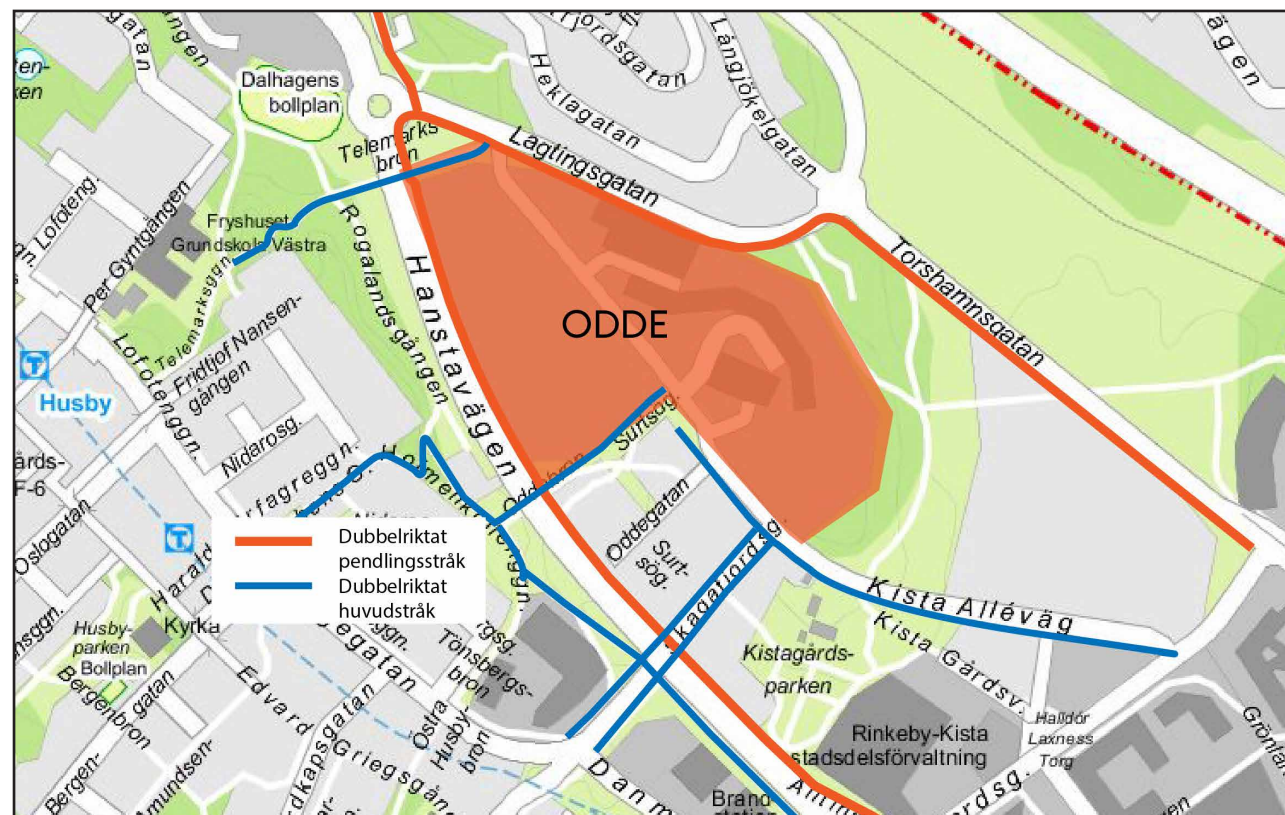
I Stockholm stads cykelplan finns prioriterade pendlingsstråk utpekade längs Hanstavägen, Lagtingsgatan och Torshamnsgatan. Pendlingsstråken utgör en del av det övergripande cykelvägnätet och har som syfte att koppla samman kommuner och olika stadsdelar. Inget av pendlingsstråket uppfyller idag de breddmått som anges i cykelplanen.

Pendlingsstråket som sträcker sig utmed Hanstavägen är en dubbelriktad cykelbana som är separerad från gående. Även längs Lagtings-

gatan och Torshamnsgatan är cykelbanorna dubbelriktade och separerade från fotgängare.

Mellan Torshamnsgatan och Hanstavägen går Borgarfjordsgatan som är utpekad som ett huvudstråk i cykelplanen. Denna gata kopplar samman pendlingsstråken i öst-västlig riktning.

Längs med Kista Alléväg finns idag en bred cykelbana som är ett lokalstråk. Cykelbanan är idag tydligt separerad från gående och har en bred skyddsremsa mot kanstensparkering.



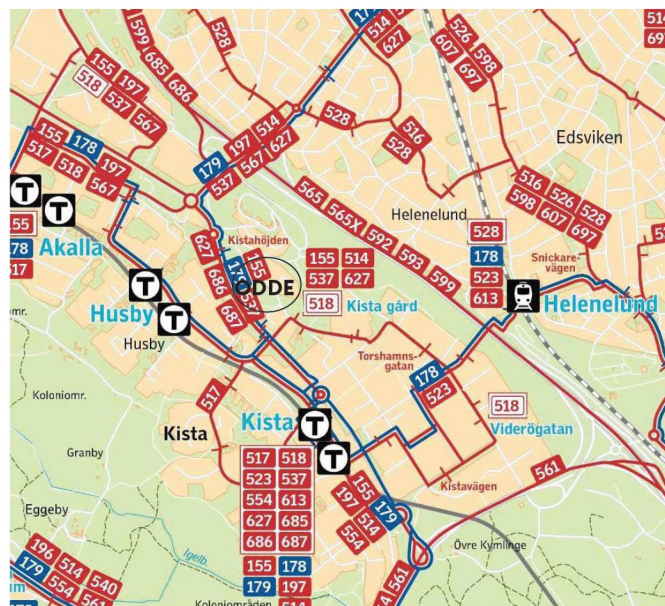
Figur 5. Gång- och cykelinfrastruktur kring kvarteret Odde.

3.4 Kollektivtrafik

Området bedöms idag ha ett bra kollektivtrafikläge. I anslutning till Kv. Odde finns tunnelbana, buss och pendeltåg.

Tunnelbanan trafikeras av blå linje 11 som går mellan T-centralen och Akalla. Från kvarteret Odde kan både tunnelbanestation Husby och Kista nås genom att gå eller cykla. Till Husbys tunnelbanestation är det cirka 600-800 meter medan Kistas tunnelbana ligger cirka 1 km från exploateringsområdet.

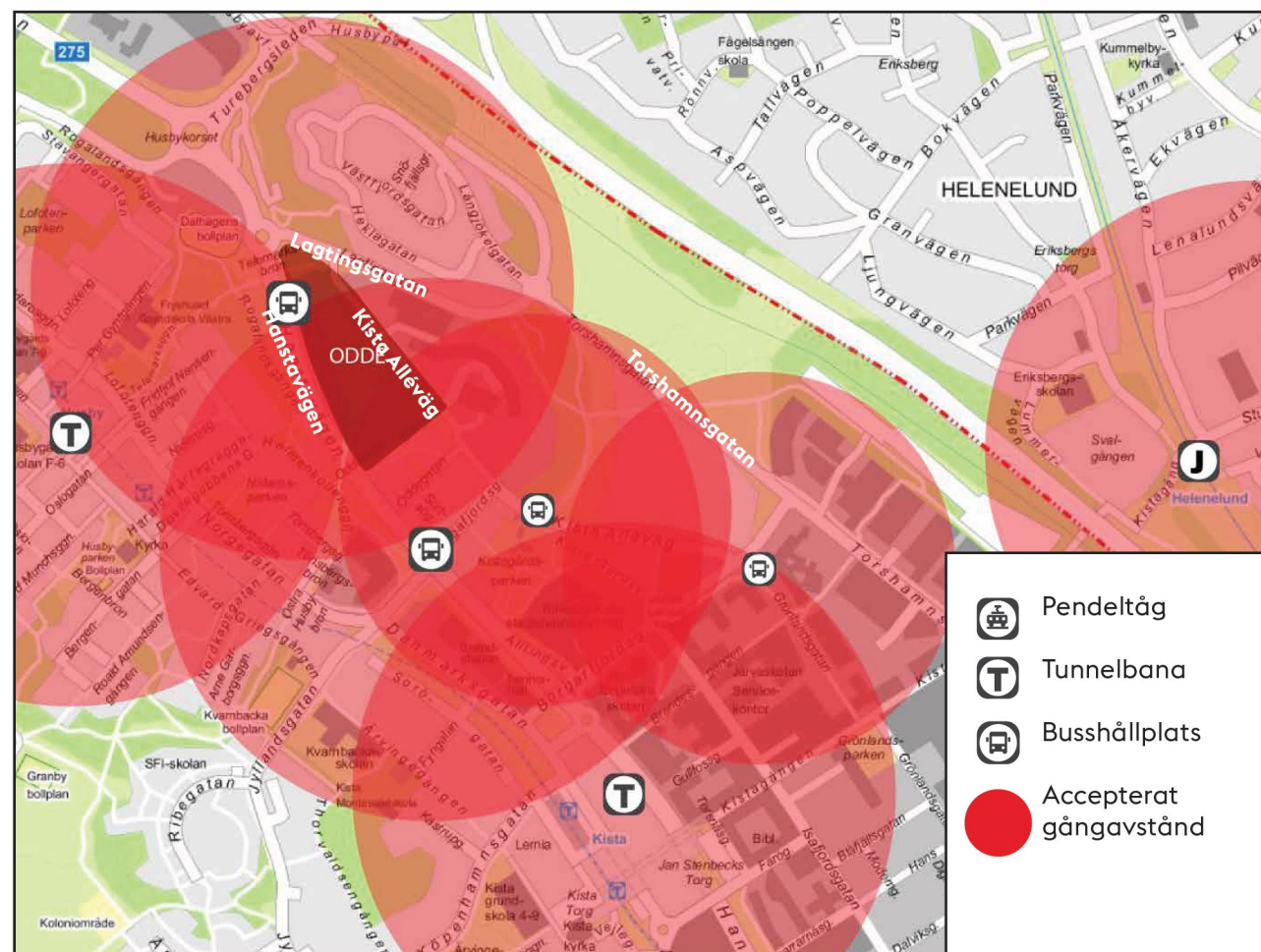
Området trafikeras idag av flertalet bussar. Längs Hanstavägen går bland annat stomlinje 179 som kör Vällingby-Sollentuna via Spånga, Tensta och Kista C och i rusningtid trafikerar sträckan med 6-minuterstrafik. Området trafikeras också av flertalet lokalbusslinjer.



Figur 6. Karta över kollektivtrafik i Kista, Bild från www.SL.se

Cirka 1,5 km från Odde finns dessutom pendeltågsstation Helenelund som trafikeras av tåg mellan Södertälje C-Uppsala C samt Södertälje C-Märsta. Pendeltågsstationen är försedd med infartsparkering och cykelparkering.

I figuren nedan redovisas gångavstånd till respektive hållplats (600 meter till stomtrafik och 400 meter till lokaltrafik).



Figur 7. Accepterat gångavstånd till kollektivtrafiken, 600 meter för stomlinjenätet och 400 meter för lokalbussar.

4. Planförslag

Befolkningsmängden ökar kraftigt i Stockholm vilket också ökar efterfrågan på resor. Genom rätt planering kan stadens behov av resor minska, därtill bör yt- och transporteffektiva trafikslag främjas. Redovisad strukturplan är en produkt av planering med att möta de mål och följa de riktlinjer staden redovisar i sina styrdokument.

4.1 Allmänt om planförslaget

Planförslaget är uppbyggt av tio kvarter. Kvarteret B planeras vara ett lokalt centrum med centrumverksamhet och bostäder. Resterande kvarter består primärt av bostäder och till viss del även verksamheter. Totalt planeras för totalt cirka 2 000 bostäder där tyngdpunkten av dessa hamnar väster om Kista Alléväg.

Öster om Kista Alléväg finns byggnaden "Ormen länge" som idag är IBM:s huvudkontor. IBM planerar att flytta i december 2017 och byggnaden, som är blåklassad, planeras nyttjas för ca 400 studentbostäder och en förskola. Söder om "Ormen länge" finns idag ett grönområde som planeras nyttjas som park. Mellan kvarteren väster om Kista Alléväg planeras ett gångfartsområde och även parkmark.

4.2 Struktur

Kv. Odde är uppbyggt med fem lokalgator. Lokalgata ett som binder samman Lagtingsgatan med Hanstavägen. Lokalgata två som kopplar samman Hanstavägen direkt med Kista Alléväg. Lokalgata tre som kopplar samman Kista Alléväg med gångfartsområdet. Samt lokalgata fyra- och fem som möter Oddegatan och Kista Alléväg. Mellan lokalgata två och fyra finns ett gångfartsområde.

Befintliga gång- och cykelbroar mellan Husbysidan och Kista behålls. Samtidigt möjliggör strukturen för fler kopplingar mellan de båda sidorna av Hanstavägen.



Figur 9. Förslagen strukturplan.

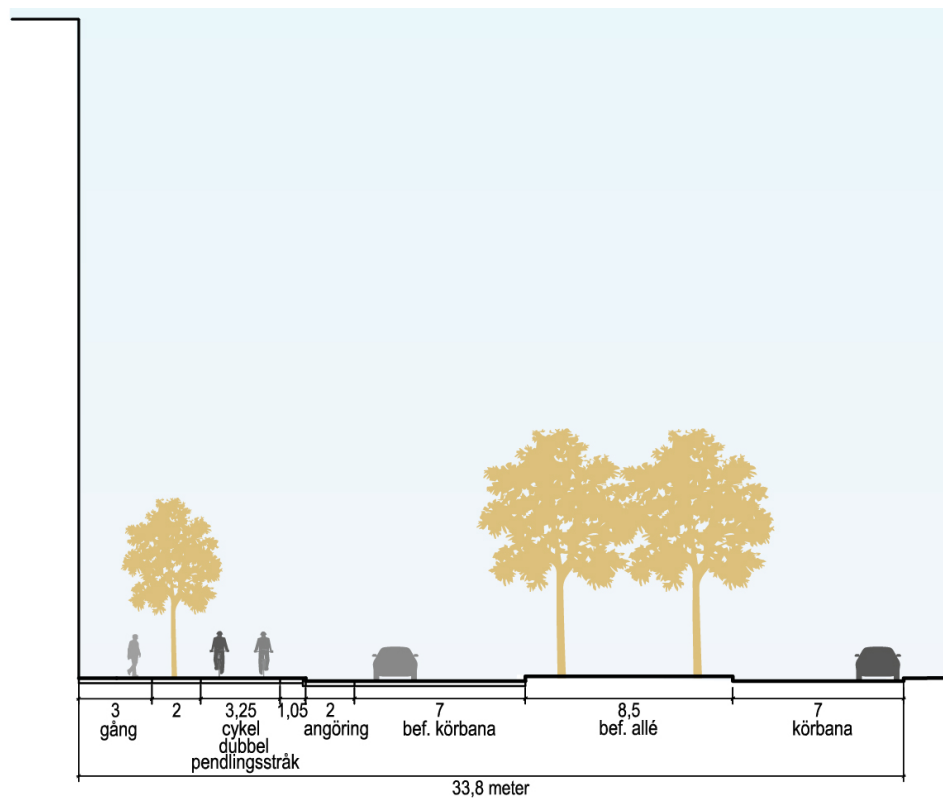
4.3 Gatusektioner

Med exploateringen av Kv. Odde ställs krav på att inrymma vissa funktioner på gatorna. Cykelbanor, körbana, angöring, träd m.m. är funktioner som ska finnas. För att säkerställa plats har berörda gators sektioner skissats upp.

Hanstavägen

Hanstavägen består av tre meter gångbana, trädrad, dubbelriktat pendlingsstråk för cykel, angöring för att sedan möta körbana och befintlig utformning av gatan. Sektionen blir cirka 45 meter om Husbysidan utformas på samma sätt.

På Hanstavägen kan farligt gods som t.ex. drivmedel transporteras, detta ställer särskilda krav på skyddåtgärder på fasad.



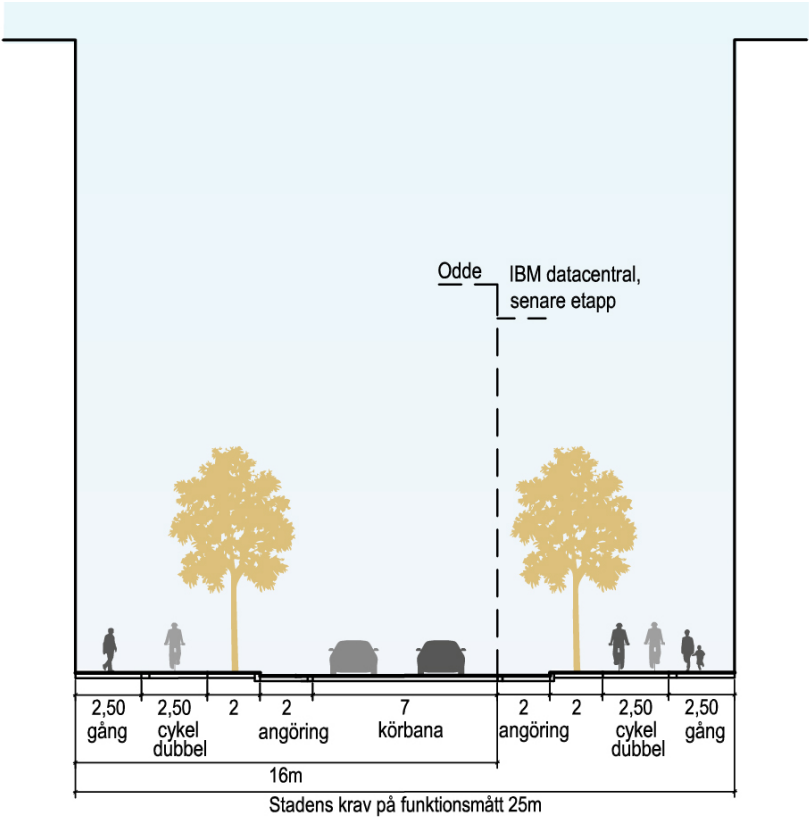
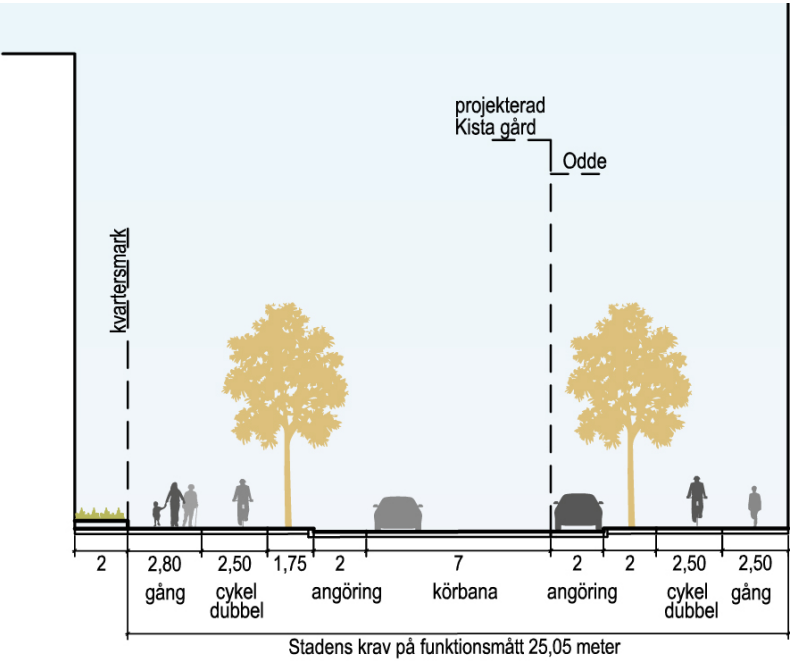
Hanstavägen
PRINCIPSEKTION



Kista Alléväg

Kista Alléväg är uppdelad i två sektioner, en söder om torget och kvarteret B och en norr om samma kvarter. Uppdelningen beror på att sektionen vid Kista gård redan omfattas av en annan detaljplan. Anpassning har gjorts mot den sektionen.

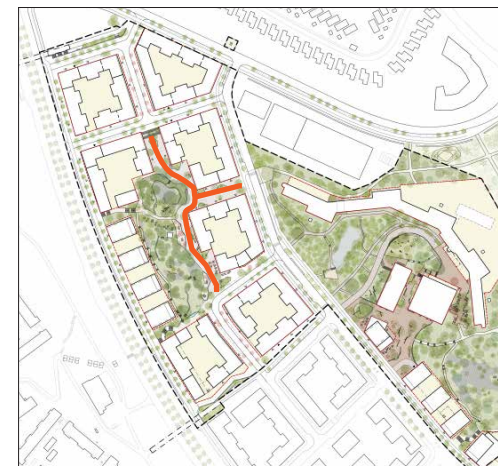
Kista Alléväg har en sju meter bred körbana då lokalbussar trafikerar sträckan. Gatan blir ett huvudstråk för cykel och får 2,5 meter breda dubbelriktade cykelbanor på båda sidor.



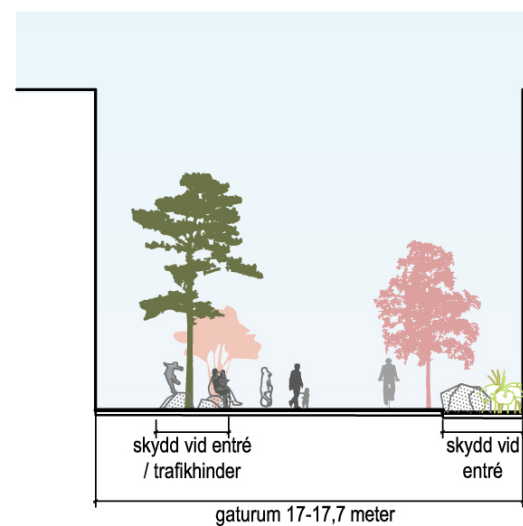
Gångfartsgata

Gångfartsgatans sektion varierar beroende på vad som omgärdar den. Principen är att gående ska prioriteras och möblering ska hindra stora flöden biltrafik genom att säkerställa låga hastigheter och "krångliga" körvägar för biltrafiken.

Vid entréer används möblering av olika typer för att skydda gående.



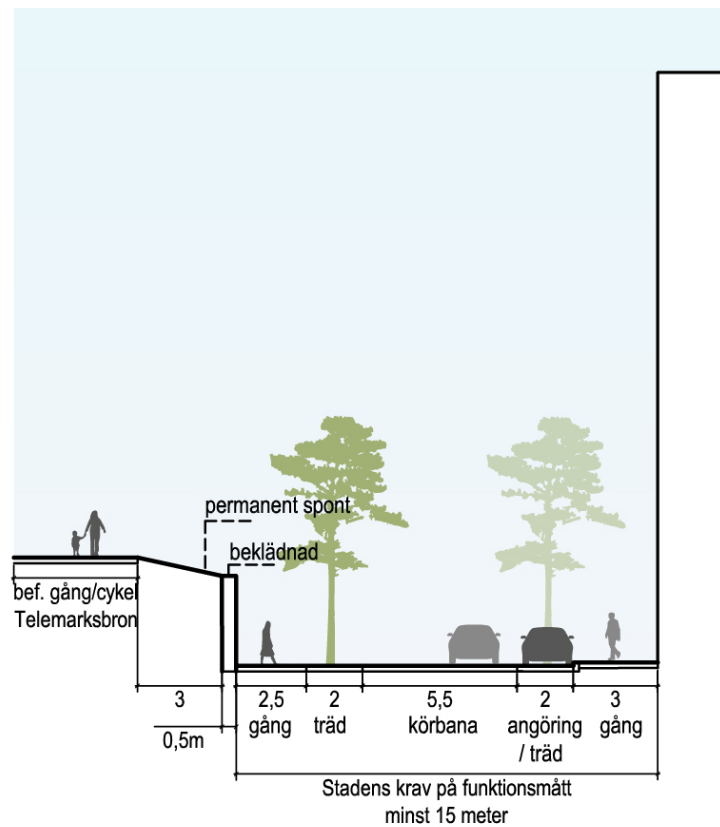
Gångfartsgata, mot park
PRINCIPSEKTION



Gångfartsgata, mellan byggnader
PRINCIPSEKTION

Lokalgata 1

Vid lokalgata 1 landar Telemarksbron, i sektionen har höjd tagits för trappkoppling till bron, spont och beklädnad. Körbanan är 5,5 meter bred och angöring finns längs den södra sidan av gatan mot kvarteret J. Cykling sker i blandtrafik.

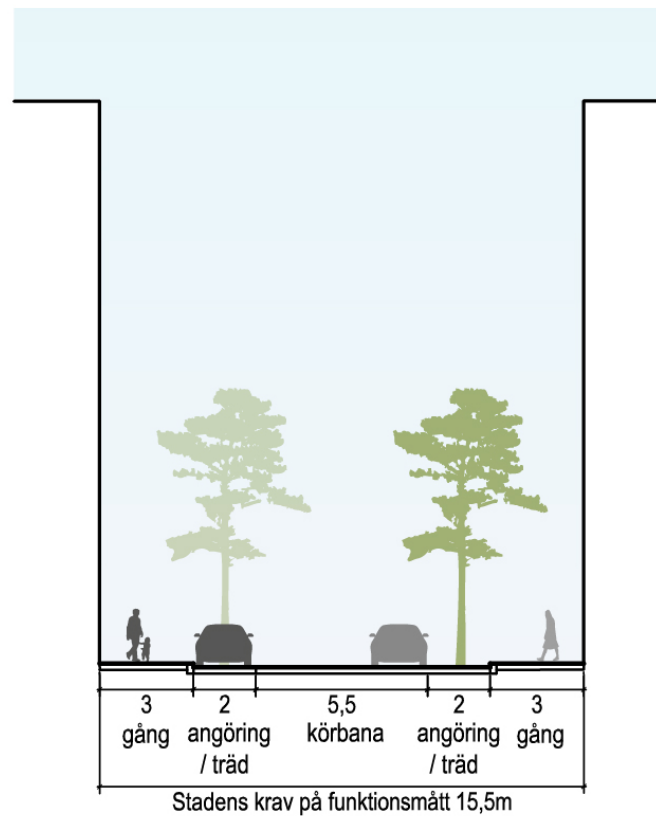


Lokalgata 1
PRINCIPSEKTION



Lokalgata 2

Lokalgata 2 föreslås vara totalt 15,5 meter bred med 5,5 meter körbana, två meter angöring och träd samt tre meter gångbana. Cykling sker i blandtrafik.



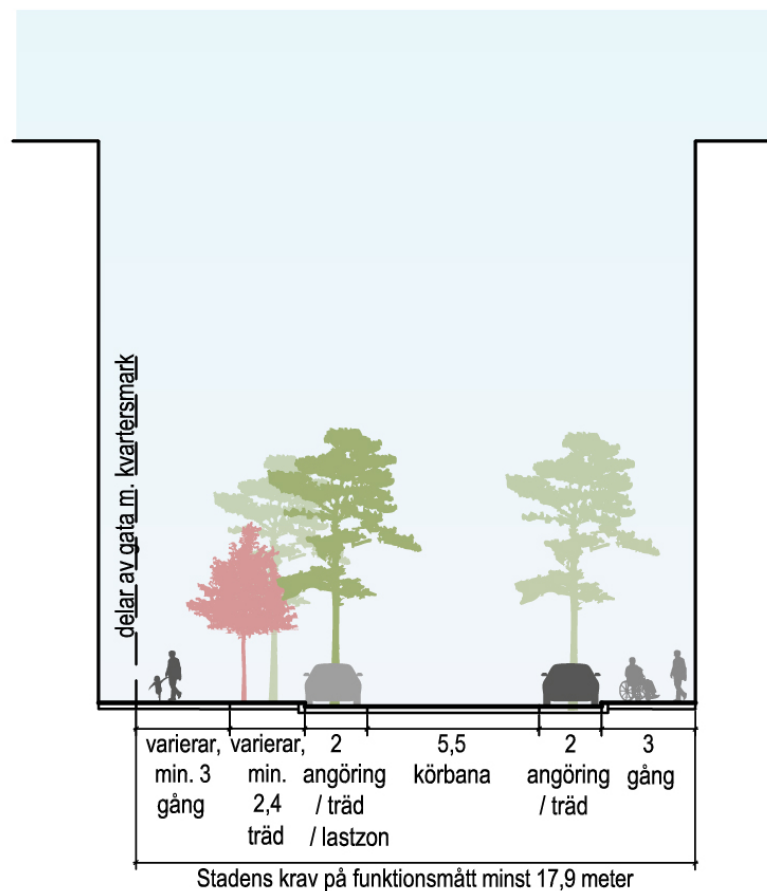
Lokalgata 2

PRINCIPSEKTION



Lokalgata 4

Lokalgata 4 behöver vara totalt 17,9 meter bred med 5,5 meter körbana, två meter angöring och träd samt tre meter gångbana. Cykling sker i blandtrafik.



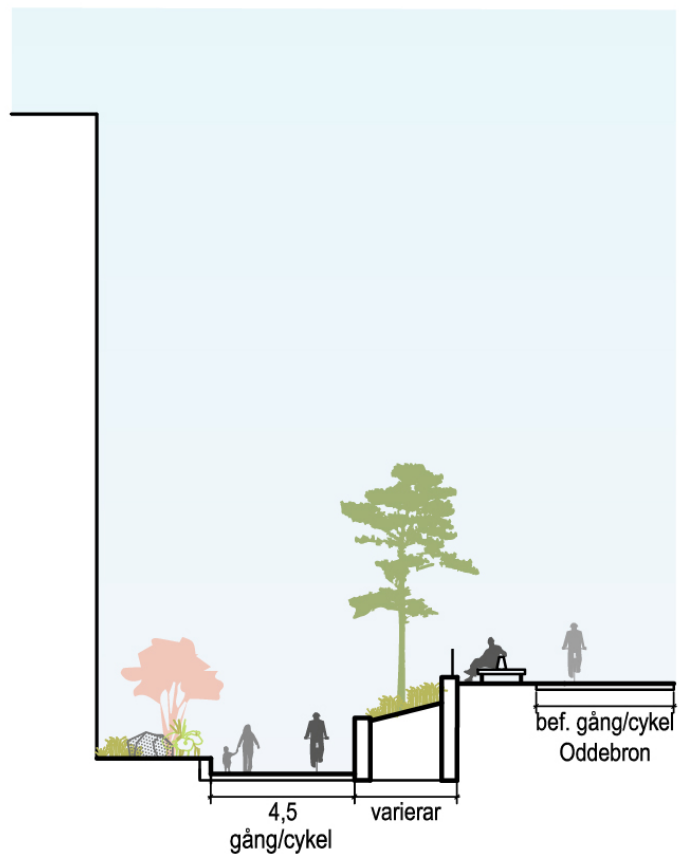
Lokalgata 4

PRINCIPSEKTION



Lokalgata 5

Lokalgata 5 möter Oddebron, i sektionen har höjd tagits för en tre meter bred spont samt 0,5 meter bred remsa för beklädnad. Längs med fasaden på kvarteret C löper en 4,5 meter bred gång- och cykelbana som kopplar Hanstavägen till Kista Alléväg.



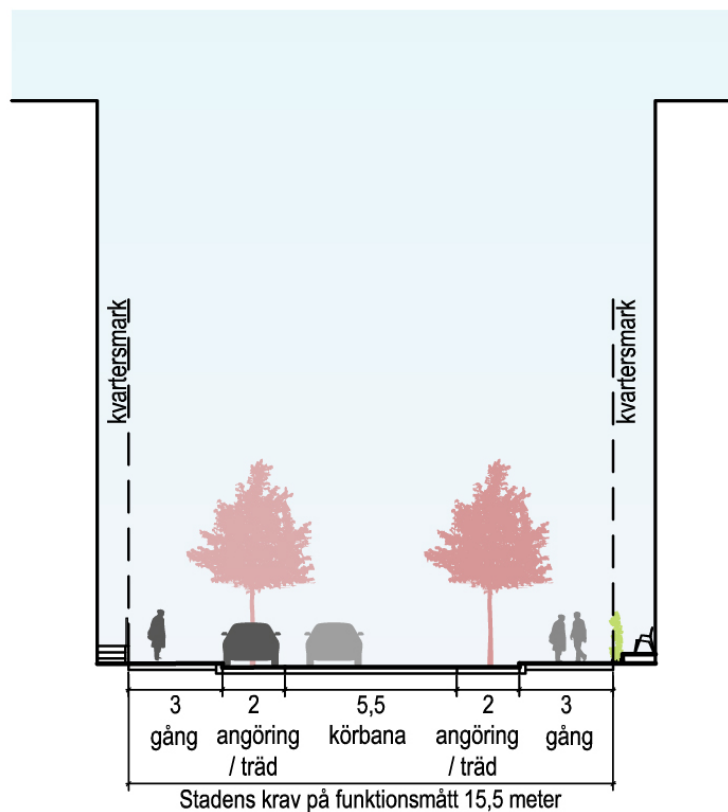
Lokalgata 5

PRINCIPSEKTION



Lokalgata med hybridzon

Lokalgata med hybridzon har kvartersmark mot fastighet för att möjliggöra mindre uteplatser. Gatan har en körbana på 5,5 meter, angöringszon på 2 meter samt gångbanor, cykling sker i blandtrafik.



Lokalgata med hybridzon

PRINCIPSEKTION



5. Framtida trafiksituation

Med den föreslagna strukturplanen samt andra projekt som planeras i direkt närhet till Kv. Odde förändras trafiksituationen i området.

5.1 Alstring och fördelning

Ett exploateringsprojekts alstring av resor påverkas till stor del av områdets sammansättning av bostäder och verksamheter.

Alstring har beräknats för detaljplanen för Odde tillsammans med detaljplan för Kista Äng samt för planerad exploatering norr om Torshamnsgatan. Dessa tre projekt tillsammans med dagens flöden utgör uppskattad trafik för framtidssituationen.

I Odde planeras för ca 1 600 lägenheter, varav mer än hälften planeras som två rum och kök eller mindre, samt ca 450 studentlägenheter. De mindre lägenheterna antas ha ett lägre bilinnehav än de som är större. Studentlägenheterna antas alstra färre bilresor än övriga lägenheter. Utöver detta planeras för kontorlokaler om ca 2 000 BTA, en idrottslokal på knappt 1 000 BTA samt totalt 18 förskoleavdelningar.

I Kista Äng planeras 1 300 lägenheter samt förskola med sammanlagt 12 avdelningar och en skola med 650 elever samt mindre mängd kontor ca 4 000 BTA och idrottsverksamhet på ca 2 200 BTA.

Norr om Torshamnsgatan planeras för 1 100 bostäder, 60 000 BTA kontor, ett hotell med 220 hotellrum samt en större idrottsanläggning på ca 10 000 BTA.

Alstringsantagande

Lägenhet	2 bilresor/dag
Studentlägenhet	0,1 bilresor/dag
Kontor	20 bilresor/ 1000 BTA/dag
Hotell	1,4 bilresor/rum/dag
Idrott/sport	14 bilresor/1 000 BTA/dag
Förskola/skola	0,3 bilresor/barn/dag

Beräkning

Odde

Bostäder	3 250 bilresor/dag
Kontor	20 bilresor/dag
Idrott	20 bilresor/dag
Förskola	90 bilresor/dag
TOTALT	3 400 bilresor/dag

Kista Äng

Bostäder	2 600 bilresor/dag
Kontor	80 bilresor/dag
Idrott	32 bilresor/dag
Förskola/skola	260 bilresor/dag
TOTALT	3 000 bilresor/dag

Norr om Torshamnsgatan

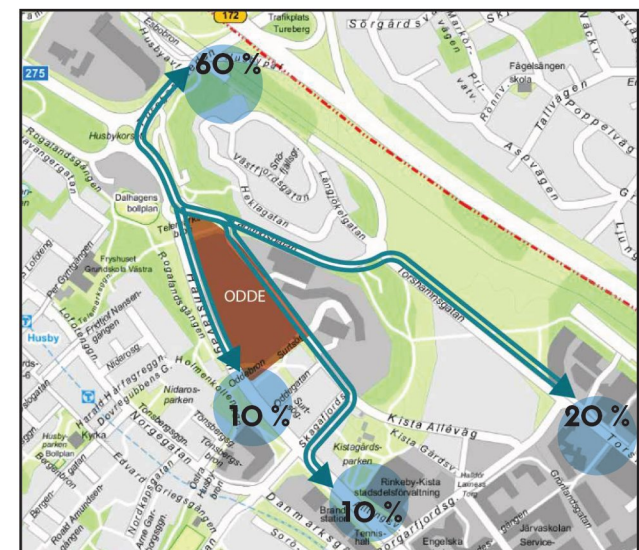
Bostäder	2 200 bilresor/dag
Kontor	1 200 bilresor/dag
Idrott	150 bilresor/dag
Hotell	300 bilresor/dag
TOTALT	3 800 bilresor/dag

Den alstrade trafiken fördelas ut på anslutande gatunät. I trafikutredningen för Kista Äng togs en framtida prognos för området fram. Denna prognos används delvis som underlag i trafikutredningen för kvarteret Odde. I rapporten för Kista Äng beräknades exploatering norr om Torshamnsgatan alstra betydligt mer trafik. Denna beräkningen har gjorts om sedan nya omständigheter kring exploateringen samt en del felaktiga

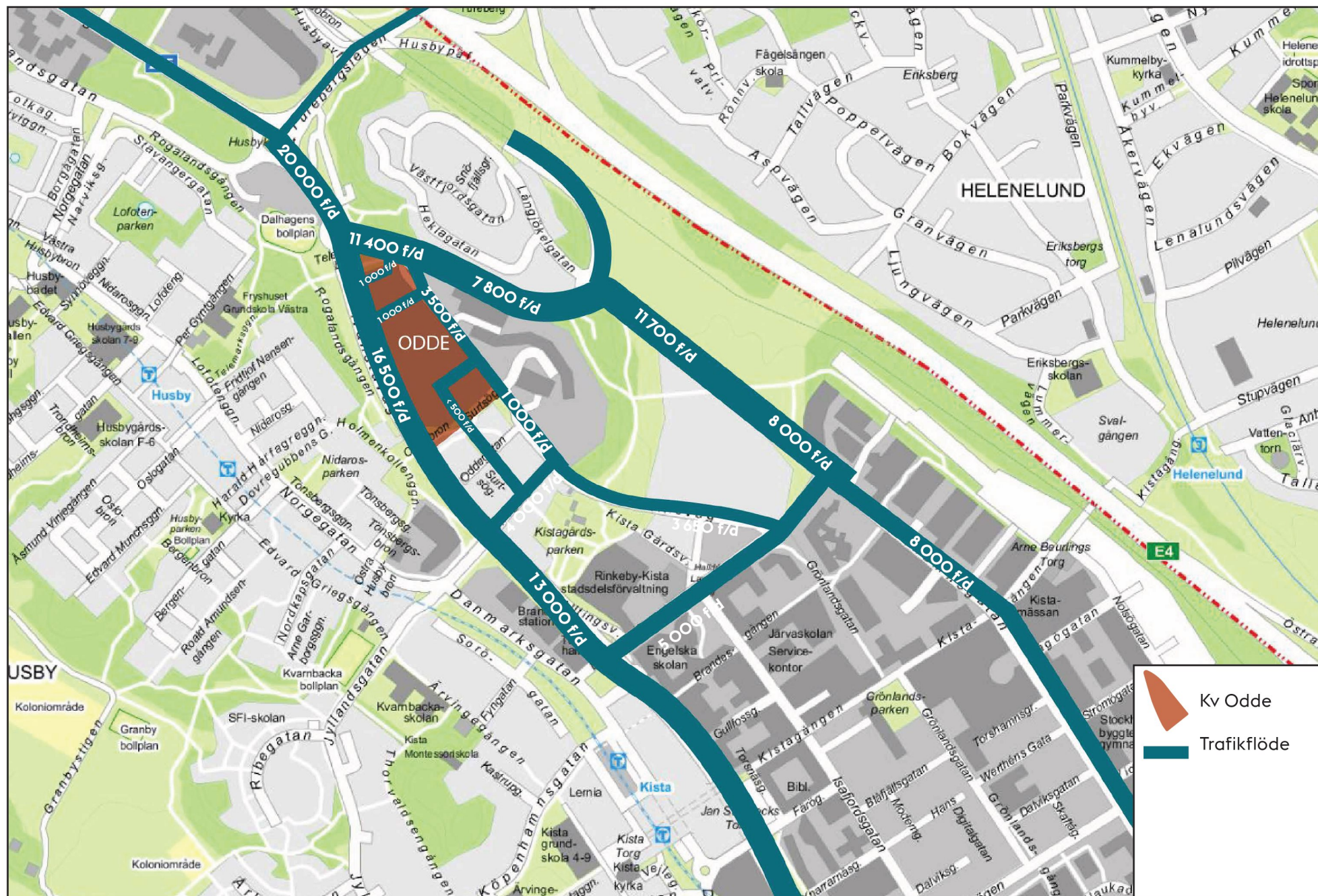
antaganden framkommit. Befintliga trafikflöden ligger genomgående på en lägre nivå än i Kista Äng till följd av att kompletterande trafikmätningar har genomförts.

In- och utfarter till garage har i kv Odde placerats längs lokalgator som ansluter till Kista Alléväg. Detta gör att Kista Alléväg blir uppsamlingsgata för all trafik till och från området. Av den alstrade trafiken antas 60 % köra till E4 för vidare resa och 40 % kör via Kista Alléväg/Hanstavägen och Torshamnsgatan för vidare resa söderut. Med gjorda antaganden gällande nätutläggning och alstring antas trafikflödena i området öka. I figuren nedan redovisas fördelningen på gatunätet. Redovisade trafikmängder inkluderar såväl Kistadal som Kista Äng och exploatering norr om Torshamnsgatan.

Sammantaget bedöms den alstrade trafiken från Kv. Odde inte påverka trafiksystem i stort då vägnätet idag bedöms ha överkapacitet.



Figur 10. Fördelning av tillkommande trafik.



Figur 11. Trafikflödeskarta med dagens trafik samt tillkommande trafik från Kv. Odde, Kista Ång, Kista Gård och exploatering norr om Torshamnsgatan.

5.2 Trafik och trafikanter

5.2.1 Gångtrafik

Längs samtliga gator finns gångbanor som tillgängliggör området. Måtten på gångbanorna kan studeras närmre i avsnittet "Sektioner". Generellt för gångbanorna gäller att stråken ska vara sammanhängande och gena, trygga och tillräckligt breda för att klara sin önskade funktion.

Tillgängligheten i området viktig men områdets förutsättningar ger generellt dålig tillgänglighet eftersom lokalgatorna mellan Kista alléväg och Hanstavägen lutar kraftigt. Prioritet har varit att skapa gator som knyter ihop Kista alléväg och Hanstavägen i syfte att förbättra kopplingen mot Husby.

Boverkets riktlinjer om max 2 % lutning vid entréer klaras inte utmed någon lokalgata. Lokalgata 2 och lokalgata 5 har lutningar på ca 5 %. För att säkra tillgängligheten till alla entréer kopplas de hus som krävs ihop, så att alla hus får tillgängliga entréer via lokalgata med mindre lutning eller via garage. I illustrationen till höger redovisas lutningarna på lokalgatorna samt Kista Alléväg.

I nord-sydlig riktning, genom Kv. Odde planeras en gångfartsgata. Syftet med gångfartsgatan är att behålla begränsa motorfordonens hastighet och möjliggöra för gående och cyklister. Gångfartsgatan skall utformas på så sätt att gående lyfts upp som det huvudsakliga transportslaget. All bil- och cykeltrafik på gångfartsområdet sker på gåendes villkor. Med hjälp av möblering, skarp linjeföring och andra hindrande element kan låg hastighets säkerställas. Vidare ska utformningen av gatan innebära så pass låg hastighet att ingen genomfartstrafik/smittrafik använder gångfartsområdet.



Figur 12. Strukturplan med lutningar på gator.

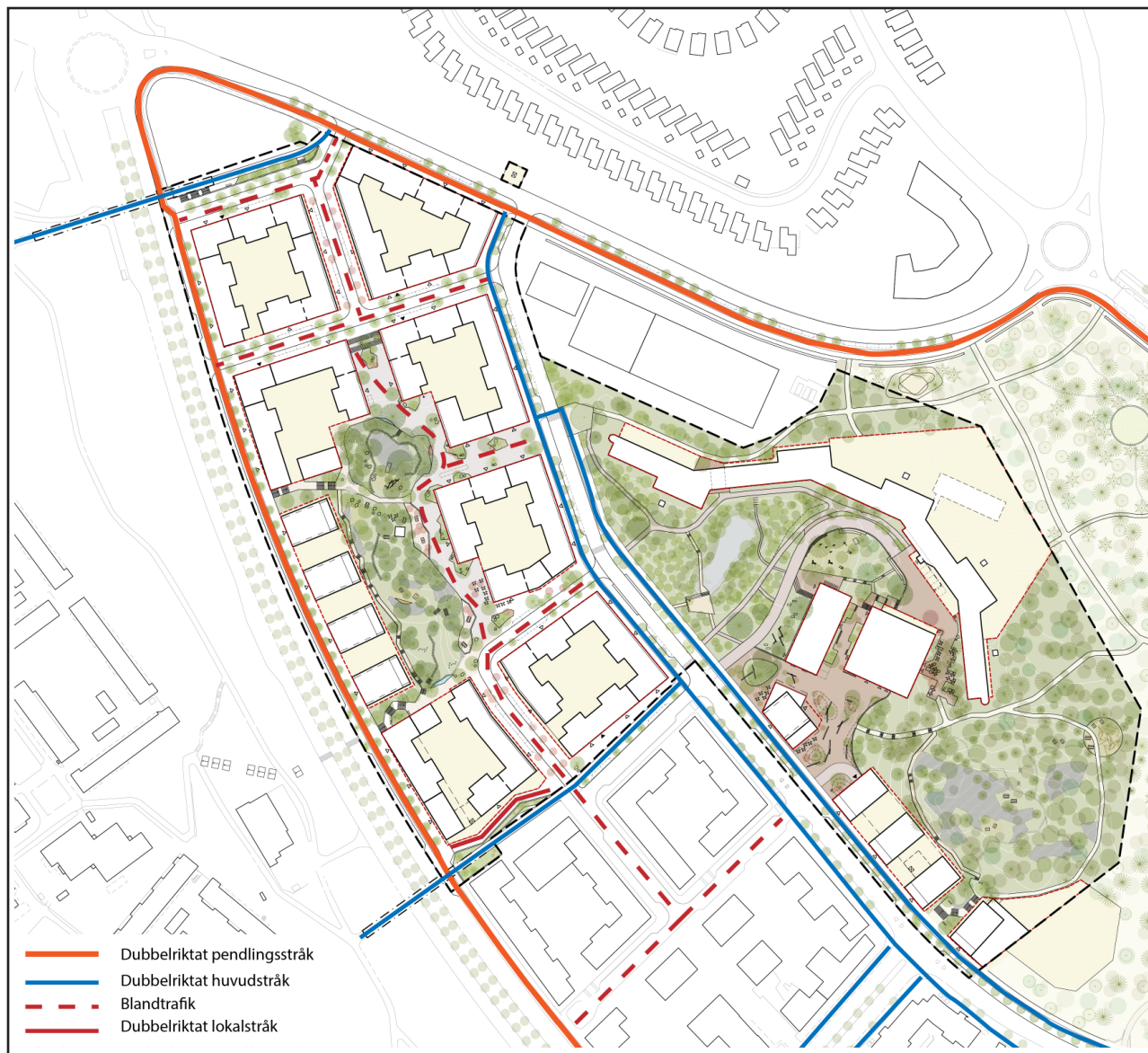
5.2.2 Cykeltrafik

Nybyggnad av cykelbanor vid Kv. Odde bör följa cykelplanens standard och ansluta till befintliga cykelbanor på ett naturligt sätt.

Stora delar av cykelvägnätet i Kista är dubbelriktat. För att förenkla kopplingar mellan stråken och få kontinuitet blir föreslagna cykelbanorna också dubbelriktade. Kista Alléväg delas in i två delar, en del söder och en del norr om torget vid kvarteret B. Den södra delen är en fortsättning av den planering som gjorts inom projektet Kistadal, 2,50 meter bred dubbelriktad cykelbana på båda sidor om gatan. Med Kv. Odde bedöms Kista Alléväg bli ett huvudstråk med uppsamlande funktion.

Längs Hanstavägen rustas befintligt pendlingsstråk upp till 3,25 meter dubbelriktade cykelbanor längs båda sidor om gatan. I detta projekt hanteras cykelbanan öster om Hanstavägen medan framtida projekt hanterar cykelbanan väster om vägen.

God planering för cykeltrafiken är en förutsättning för att skapa ett hållbart område där majoriteten av resorna sker med hållbara färdmedel. Att lyfta cykelns status genom servicestationer, cykelmecksrum m.m. premieras cykeln.



Figur 13. Pendlings- och huvudstråk i området efter exploatering.

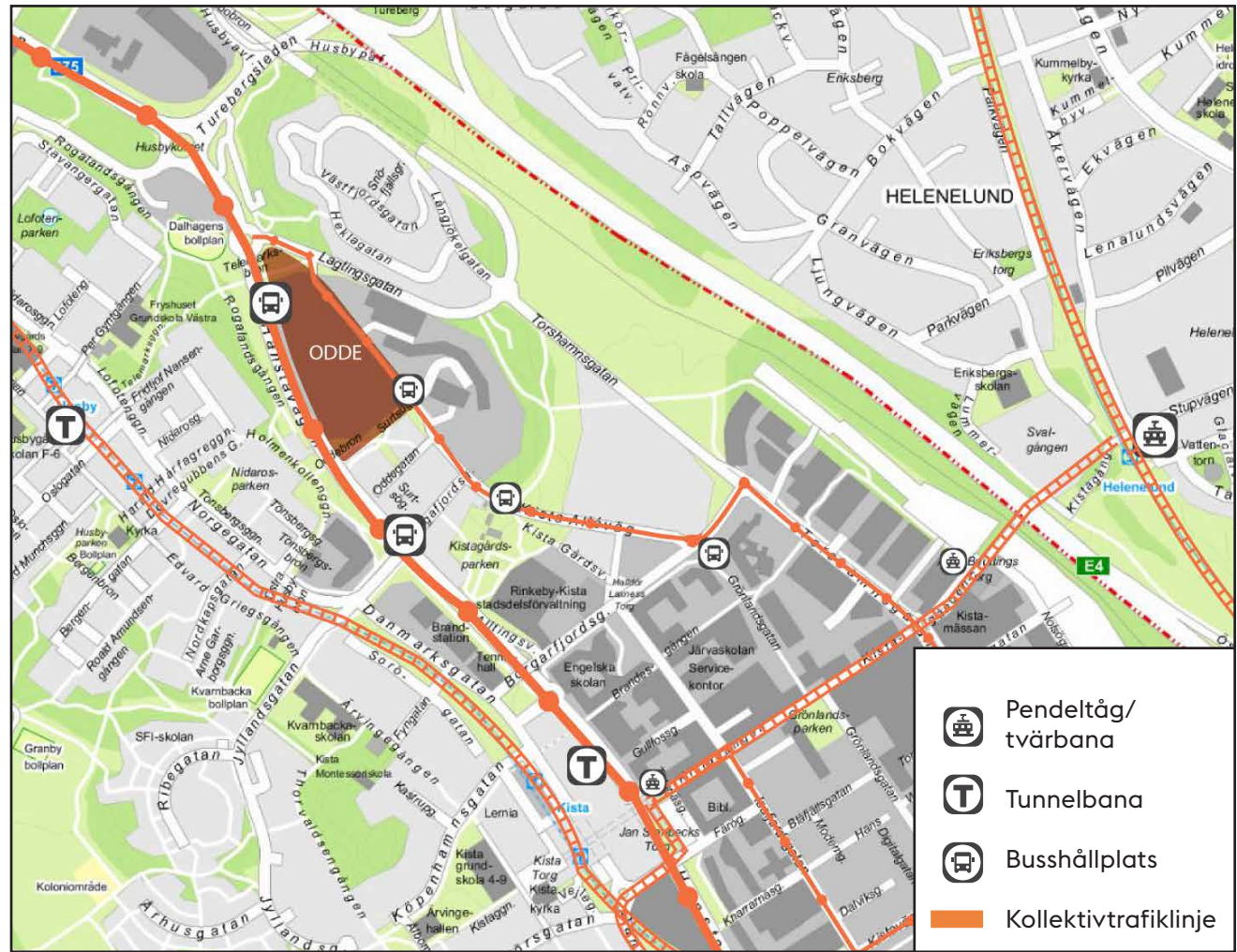
5.2.3 Kollektivtrafik

Tunnelbanans blåa linje försörjer Kista och Husby med tunnelbana. Dessutom planeras en utbyggnad av tunnelbananätet i Stockholmsregionen, den blåa linjen förlängs från Akalla med två stationer vid Barkabystaden och Barkaby station.

Stombusslinje 179 försörjer Kv. Odde med hållplatslägen längs Hanstavägen. Dessutom planeras för att en lokallinje ska trafikera området via Kista Alléväg och Lagtingsgatan.

Mer övergripande innebär en utbyggnad av tvärbanans Kistagren ökat utbud av kollektivtrafiken i Kista och kan således bidra till att fler resor sker med hållbara transportmedel. Tvärbanans Kistagren är tänkt att starta efter hållplatsen Norra Ulvsunda i Bromma och sträcka sig till Helenelunds pendeltågstation i Sollentuna. Kistagrenen är åtta kilometer lång och stannar på sin väg mellan Ulvsunda och Helenelund vid tio nya hållplatser och passerar genom tre kommuner; Stockholm, Sundbyberg och Sollentuna.

Kollektivtrafiken är en viktig del i den hållbara stadsplaneringen. Ett enkelt sätt att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig är genom att anlägga väl utformade cykelparkeringsplatser i anslutning till hållplatser. Cykelparkeringen gör att hållplatsen får ett större upptagningsområde och innebär att fler kan nyttja kollektivtrafiken.



Figur 14. Kollektivtrafikens upptagningsområde efter exploatering, lokallinje dras via Kista Alléväg.

5.2.4 Biltrafik

Biltrafiken till och från Kv. Odde styrs till stora delar av garageplaceringar. Garagen nås via lokalgatorna och Kista Alléväg. Möjligheten att köra tvärs bebyggelsen (mellan Kista Alléväg och Hanstavägen) finns på ett ställe, lokalgata 2. Med få kopplingar mellan Hanstavägen och Kista Alléväg styrs trafiken till det övergripande gatunätet och huvudgatunätet.

Hanstavägen kommer fortsatt tillhöra det övergripande vägnätet medan Kista Alléväg blir en huvudgata med anslutande lokalgator. Gatunätet i närområdet bedöms vara överdimensionerat och inga direkta kapacitetsproblem kan identifieras. Dessutom byggs i skrivande stund "Förbifart Stockholm" och i stora drag innebär en ny förbindelse mellan norra och södra länsdelen. Projektet väntas innebära en avlastning av vägnätet i Stockholm och i synnerhet Kista.

Det fortsatta arbetet bör eftersträva att skapa ett så hållbart och miljöanpassat område som möjligt. I den fortsatta planeringen bör utgångspunkten vara att resor ska ske med kollektivtrafik, gång och cykel för att få ett så hållbart område som möjligt. Med hjälp av mobility management kan även behovet av resor minska.



5.2.5 Angöring och RH-parkering

För samtliga verksamheter som planeras i området finns behov av angöringsplatser/lastplatser. I arbetet med strukturplanen har detta säkerställts.

I gångfartsområdet har utformningen och framkomligheten kontrollerats med hjälp av körspår. Verksamheterna i gångfartsområdet planeras främst till kvarteret F, runt kvarteret kan en 12 meters lastbil köra och innebär att lastbilen inte behöver någon vändyta. Mellan kvarteret L och kvarteret H finns två entréer som vid enstaka tillfällen kan komma att behöva angöras av t.ex. flyttbilar. Här finns ingen möjlighet till vändning utan att backa, detta gäller dock större fordon medan personbilar kan vända.

Särskilt angöringsbehov finns vid Ormen Långe där en förskola med cirka 12 avdelningar planeras.

Angöringen föreslås placeras utmed Lagtingsgatan. Därifrån leder gångvägar till entréen på den norra sidan om byggnaden. Tillgänglig parkering och angöring placeras vid den södra entréen och nås via lokalgata som ansluter till Kista Alléväg.

Avståndet från entré till en tillgänglig parkeringsplats bör inte överstiga 10 meter, enligt Stockholms stads riktlinjer. Möjlighet till RH-plats kan ordnas på allmän plats om behov uppstår och det inte finns möjlighet att lösa på annan plats, exempelvis i garage. Detta gäller exempelvis kvarteret E och kvarteret C. Restående entréer nås via RH-platser i garage som placeras i direkt anslutning till hiss. De byggnader som inte har garage och som inte heller har RH-plats på allmän platsmark kopplas samman med de hus som har garage.



Figur 15. Körspår genom gångfartsområdet, för större fordon är rundkörning kring Kv. F mest lämpligt.

5.2.6 Parkering

Parkering planeras i garage under kvarteren. Garage planeras i ett eller två plan i följande kvarter; A, D, F, H, I, J och K. Besöksparkering ska enligt stadens riktlinjer räknas in i de parkeringsplatser som planen omfattar med 10 %. Gatuparkering i den mån det förekommer utgör angöringsmöjlighet till entréer samt behov av handikapparkering.

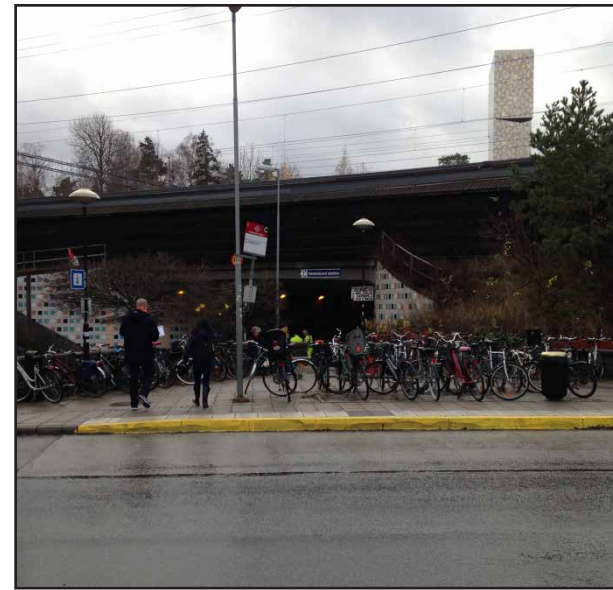
För området pågår en parkeringsutredning enligt stadens riktlinjer för gröna- och projektsspecifika parkeringstal. Lägesbaserat parkeringstal föreslås vara 0,5 bilplatser/lägenhet. I enlighet med stadens riktlinjer kan parkeringstalen anpassas med hänsyn till lägenhetsstorlek och mobilitetsåtgärder. Inom ramen för gröna- och projektspecifika parkeringstal finns möjlighet att genomföra mobilitetsåtgärder som ger rabatt på parkeringstalet.

För cyklister föreslås ett parkeringstal på 3,0 cykelplatser per 100 m² BTA. Cykelparkeringen ska placeras i direkt närhet till entréer, vara väderskyddad och det ska finnas möjlighet att låsa fast ramen. En bra riktlinje för vidare planering är att cirka 50 % av cykelplatserna hamnar inomhus.

I illustrationerna till höger redovisas goda exempel på cykelparkering och platser där cykelparkeringen behöver utvecklas.



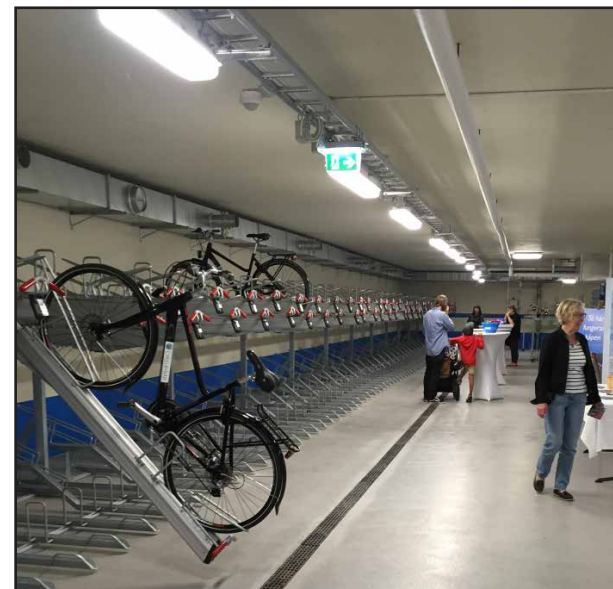
Figur 16. Fastlåsningsbara cykelställ som är väderskyddade.



Figur 17. Hög beläggning på cykelparkering vid Helenlund.



Figur 18. Pumpstation vid cykelparkering.



Figur 19. Exempel på cykelparkering i två plan inomhus.

5.3 Kvarter B och "Ormen Långe"

Fastigheten Kv. Odde 1 uppfördes 1978. År 2014 blåklassades hela fastigheten med bebyggelse och omgivande natur av Stockholms stadsmuseum. Blåklassning är den högsta klassen och omfattar synnerligen kulturhistoriskt värdefull bebyggelse som motsvarar kraven för byggnadsminnen i kulturminneslagen.

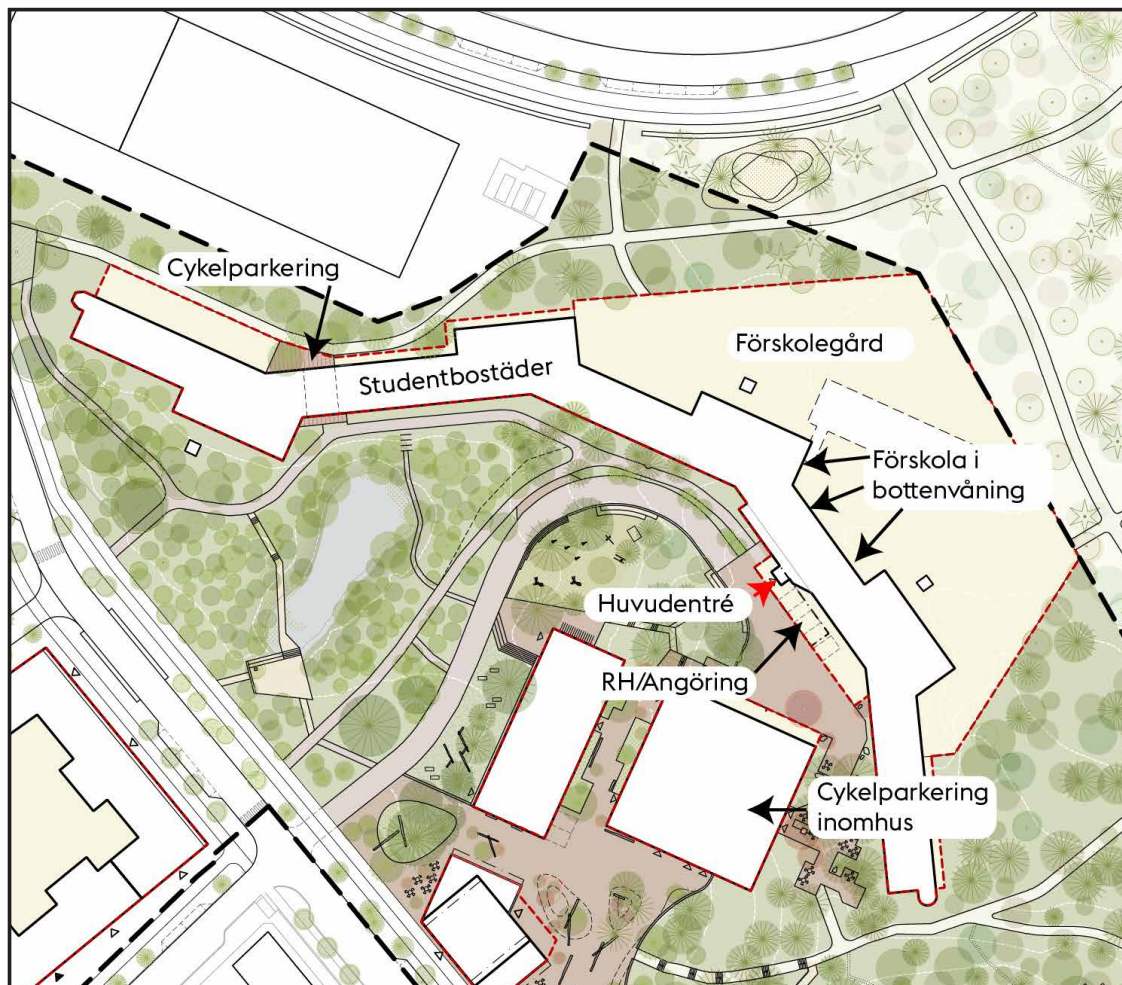
Sedan 1978 har byggnaden utgjort Sveriges huvudkontor för IBM. Nu planerar IBM att flytta ut från lokalerna. Klassificeringen av Kv. Odde 1 innebär kompromisser i planeringen för det framtida användandet av fastigheten.

5.3.1 Studentbostäder

IBM:s tidigare huvudkvarter, kallad "Ormen Långe" planeras till största del omvandlas till studentbostäder. Studentbostäderna får huvudentré där dagens huvudentré till byggnaden är placerad. Utöver detta kommer flera sekundära entréer att finnas.

Studenterna antas primärt resa som cyklister, gående och kollektivtrafikresenärer, eller dessa i kombination. Studenters resvanor bör även genomsyra studentbostädernas parkeringstal. Studentbostäderna planeras därför inte ha tillgång till parkering mer än de som krävs ur tillgänglighetssynpunkt. Istället planeras för god tillgång på cykelparkering som är säkra, väderskyddade och som är placerade i direkt närhet av entréer.

Cykelparkering planeras framförallt norr om byggnaden, se figur 20.



Figur 20. Entréer och cykelparkering kring Ormen Långe.

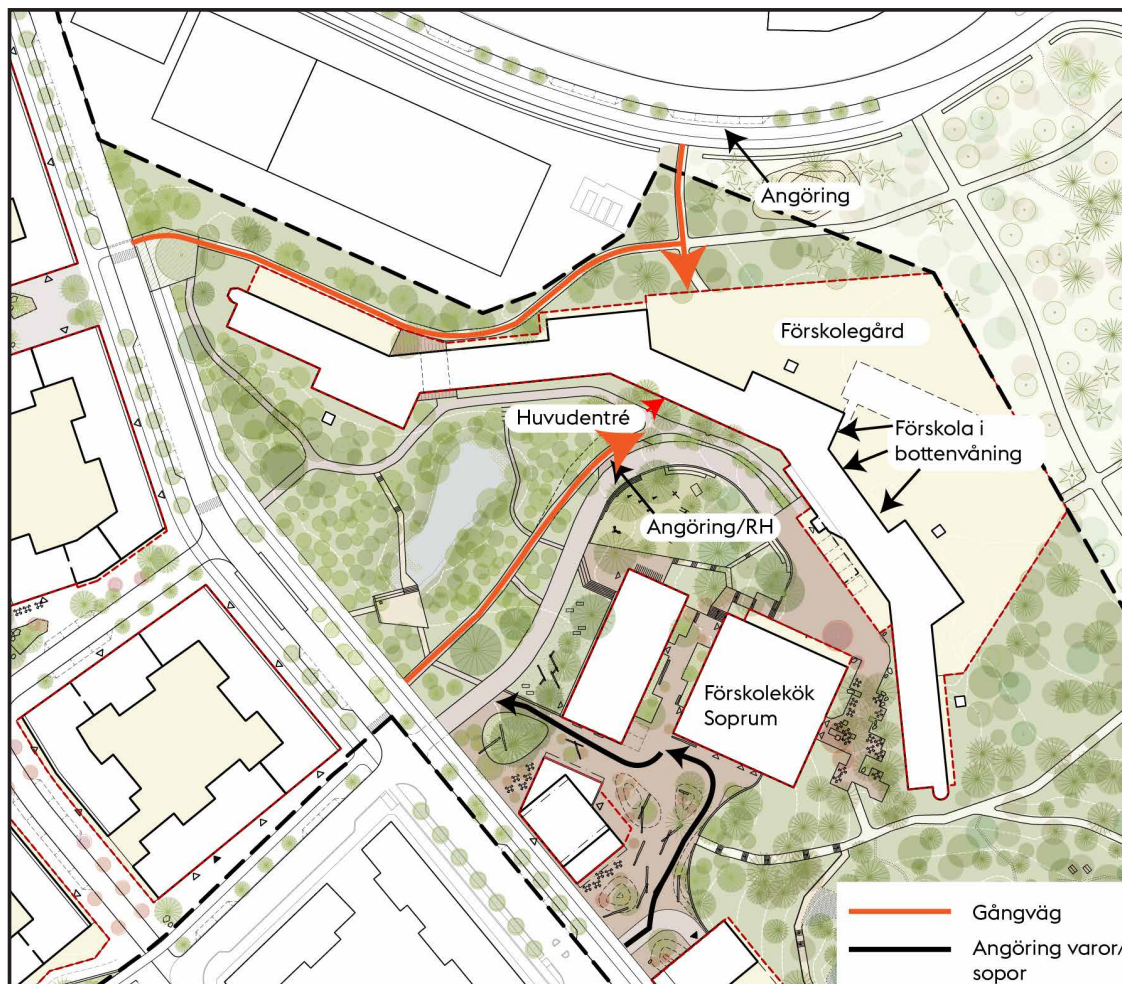
5.3.2 Förskola

I bottenvåningen, våningen under huvudentrén, av "Ormen Långe" planeras en förskola med cirka 12 avdelningar. För att fördela strömmarna till förskolan kommer två huvudentréer finnas. Sju avdelningar hänvisas till den södra entréen medan resterande fem använder den norra.

Angöring till förskolan planeras dels vid den södra huvudentrén som skapas på södra sidan om Ormen Långe dels norr via från Lagtingsgatan (cirka 50-100 meter till norra entrén) där angöringsplatser skapas längsgående. En merpart av avdelningarna får entré från norr för att undvika för mycket trafik in i området söder om Ormen Långe där det finns värdefull naturmark. Förskolans kök och soprum kommer att placeras i den byggnad som om Ormen Långe som nås via torget. Angöringsplats för lastbil skapas vid entréen.

Från den nya bebyggelsen i Kv. Odde blir det som mest ca 500 meter till förskolan. Det korta avståndet möjliggör för hög andel gång- och cykelresor.

På den södra sidan om byggnaden finns idag en lokalgata, denna planeras vara kvar och via denna nås de RH-platser som vid behov anläggs.



Figur 21. Entréer och angöring till förskolan.

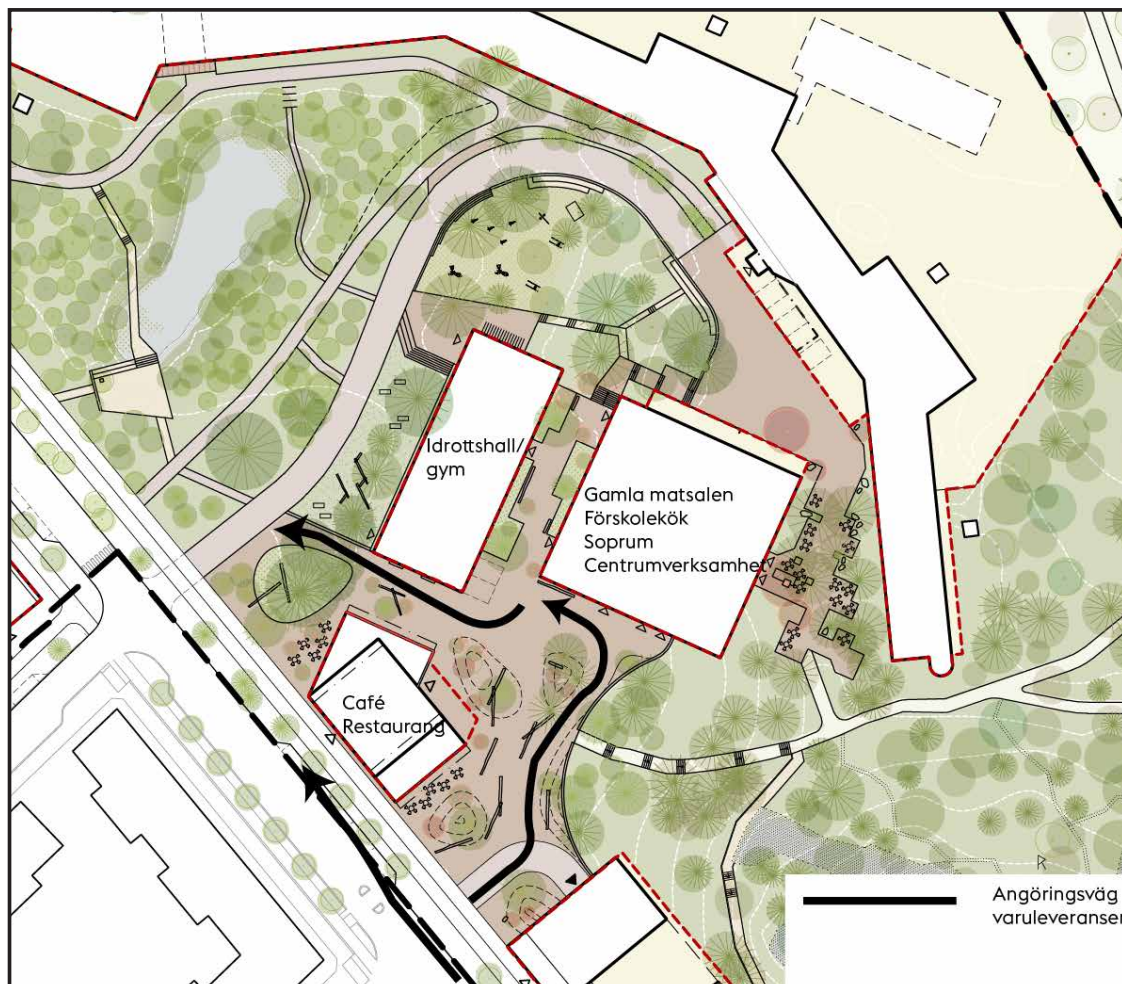
5.3.3 Torgkvarteret

I Torgkvarteret ring kvarter B planeras ett höghus med café- och restaurangverksamhet i bottenvåningen samt ett torg, Oddetorget. Verksamheter angörs från Kista alléväg. På Oddetorget finns angöringsmöjlighet.

I gamla matsalen planeras för mindre kontorsverksamhet, möjlighet till lokaler för verksamhet, förskolans kök och soprum, studenternas soprum samt cykelrum till studenterna. Angöring för dessa anordnas och samordnas vid befintlig entré på södra sidan. Fasaden kompletteras med fler dörrar. Ytan mellan byggnaden utformas så att angöringstrafik är möjlig. Form och funktion för denna yta är under utredning.

I gamla idrottshallen planeras för ett gym/idrottsverksamhet. Huvudentré blir från östra sidan. Angöring och tillgängliga entréer skapas dels från den mindre lokalgata som leder in till Ormen Långes huvudentré dels från södra sidan.

Ingen besöksparkering planeras vid Torgkvarteret, på Oddetorget eller Ormen Långe. Tillgängliga entréer skapas vid huvudentréer. Antal fordon med angöringsbehov in till gamla idrottshallen eller gamla matsalen bedöms till mindre än 50 fordon/dygn. Oddetorget utformas så att genomfartstrafik undviks och angöringstrafik möjliggörs.



Figur 22. Entréer och angöring till vid Torgkvarteret.

6. Samlad bedömning

Planförslaget omfattar cirka 1 600 nya bostäder, 400 studentlägenheter i Ormen Långe, och en helt ny gatustruktur mellan Hanstavägen och Kista alléväg. Områdets topografi innebär att de nya gatorna som anläggs i området får lutningar på upp till 5 %.

Den nya bebyggelsen kommer att alstra trafik; såväl bil- som kollektiv-, gång- och cykelresor. De bilresor som genereras i området bedöms inte påverka det intilliggande vägsystemet i någon större omfattning. Trafiksystemet i Kista har idag en kraftig morgon respektive eftermiddagspeak när de som arbetar i Kista kommer och går. Boende i Kista bedöms dels ha motsatta resförhållanden jämfört med de som arbetar i

Kista dels bedöms fördelningen bli mer jämn över dygnet. Den planerade exploateringen av Odde bedöms därför inte påverka trafiksystemet på en övergripande nivå. Omprioritering av färdmedel med breda cykelbanor, kollektivtrafikkörfält och gånggator gör att kapaciteten i hela nätet minskar. Detta sker i hela Stockholm även i Kista med omnejd vilket påverkar människors färdmedelsval. Med försämrad framkomlighet för biltrafik antas fler och fler resa med kollektivtrafik, och som gående och cyklister.

För Kv. Odde ligger fokus på att skapa ett hållbart resmönster med yteffektiva färdmedel. Kollektivtrafik, gående och cyklister prioriteras före bilister. En utbyggnad av tvärbanan innebär att kollektivtrafikläget förbättras ytterligare. Med

goda cykelparkeringsmöjligheter vid tunnelbana och tvärbana finns goda förutsättningar för stor andel "bike n' rideresor". Samtidigt satsar staden på förbättrad cykelinfrastruktur vilket innebär att fler och fler kan pendlingscykla. Pendlingsstråket längs Hanstavägen är därför en viktig länk i arbetet med Kv. Odde.

Gatustrukturen i Odde ska främja gående- och cyklister men även kollektivtrafik. Då marknivån varierar blir det dock svårt att göra lutningarna på samtliga gator tillgängliga, dock finns alltid tillgängliga alternativ.

Det lokala centrumet finns vid torgkvarteret kring kvarteret B med restaurang, café m.m. Centrumet blir områdets mötespunkt med levande gaturum.



Figur 23. Hanstavägen kompletteras med kvarter mot gata, till höger i bild.



Figur 24. Hanstavägen koch Oddebron som behålls. Sektionen för gående och cyklister breddas och kompletteras med en träfrad.



Figur 25. Lagtingsgatan, nuvarande utformning, kompletteras med angöringszon och träd.



Figur 26. Gång- och cykelkoppling mot Oddebron kvarstår men justeras i läge.



**Stockholms
stad**