

# Trafikutredning

Kv. Odde

November 2020



|                |   |
|----------------|---|
| Uppdrag        | Trafikutredning Kv. Odde, 12601415  |
| Datum:         | 2020-11-24  |
| Medverkande    |   |
| Beställare:    | Stockholms stad, Exploateringskontoret<br>Skanska Sverige AB<br>Areim AB  |
| Kontaktperson: | Sara Ax Nordstrand, Skanska   |
| Konsult:       | Sweco   |
| Ansvarig:      | Louise Bergström  |
| Arbetsgrupp:   | Arkitekter: Reflex Arkitekter<br>Landskapsarkitekter: LAND Arkitektur<br>Dagvatten: Bjerking<br>Kulturhistoria: Tyréns<br>Ekologi: Ekologigruppen |

### Revideringar

|                                  |          |
|----------------------------------|----------|
| Trafikutredning inför samråd     | okt 2017 |
| Trafikutredning inför granskning | nov 2020 |

## Sammanfattning

I de norra delarna av Kista har IBM tidigare haft sin verksamhet. IBM flyttade ut från kontoret 2019 och byggnaderna står tomma. Marken ska istället nyttjas för exploatering av bostäder.

Detaljplanen för kvarteret Odde omfattar planering för cirka 1 500 lägenheter och en mindre mängd verksamhetslokaler. Förslaget innebär att befintlig byggnad som tidigare var 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 planeras trafikera.

Förslaget omfattar ny gatustruktur med lokalgator samt ett gångfartsområde. 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. Ett mobilitetshus samt en större parkeringsanläggning planeras i anslutning mot Lagtingsgatan.

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 Ormen Långe, mobilitetshub och parkeringshus..... | 32 |
| 6. Samlad bedömning.....                              | 37 |



# 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 tidigare haft sin verksamhet. IBM flyttade ut från kontoret 2019 och kommer avetablera sig från serverhallen inom de kommande två åren.

Detaljplanen för kvarteret Odde omfattar planering för cirka 1500 lägenheter indelade i nya bostadskvarter, inklusive en mindre mängd verksamhetslokaler, samt en flexibel användning som bostäder, kontor, centrumändamål, förskolor liksom kultur och fritid i den befintliga byggnadsanläggningen Ormen Långe som är cirka 29 000 kvm BTA. En kvartersstad med flerbostadshus placeras bland annat på den parkering som finns väster om Kista alléväg och utmed Kista allévägs östra sida planeras fem 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 byggs 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 Hanstadvägen 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**  
Översiktsplan för Stockholm antogs i mars 2018. Planen omfattar mål för stadsbyggandet; en växande stad, en sammanhängande stad, god offentlig miljö och en klimatsmart och tålig stad. I översiktsplanen pekas 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 2020- 2023.



### 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.

### Stomnätsplanen

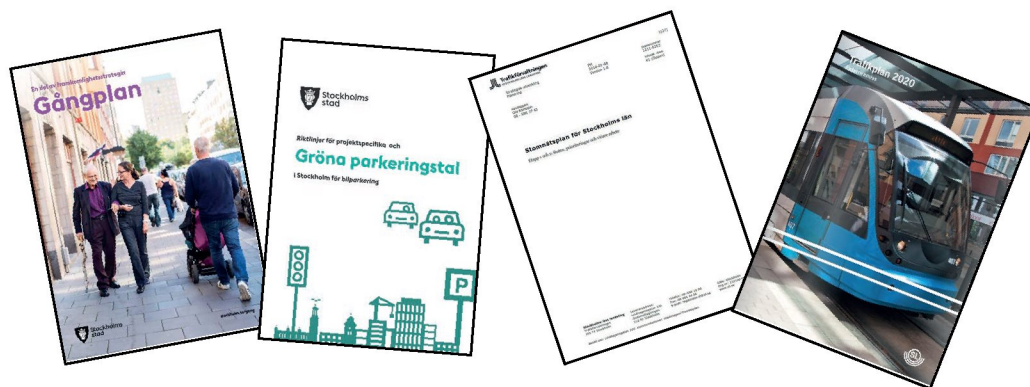
Stomnätsplanen utgår ifrån resenärsbehoven och hur ett attraktivt och konkurrenskraftigt stomnät för kollektivtrafiken kan skapas i länets olika geografiska delar och i olika stadsbyggnadsmiljöer. Strategin syftar till att höja stomtrafikens status och prioritet samt att peka ut viktiga stråk för förbättrad 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 den befintliga anläggningen samt grönområde och berg. Direkt väster om Odde finns Hanstavägen som är en fyrfältig gata.

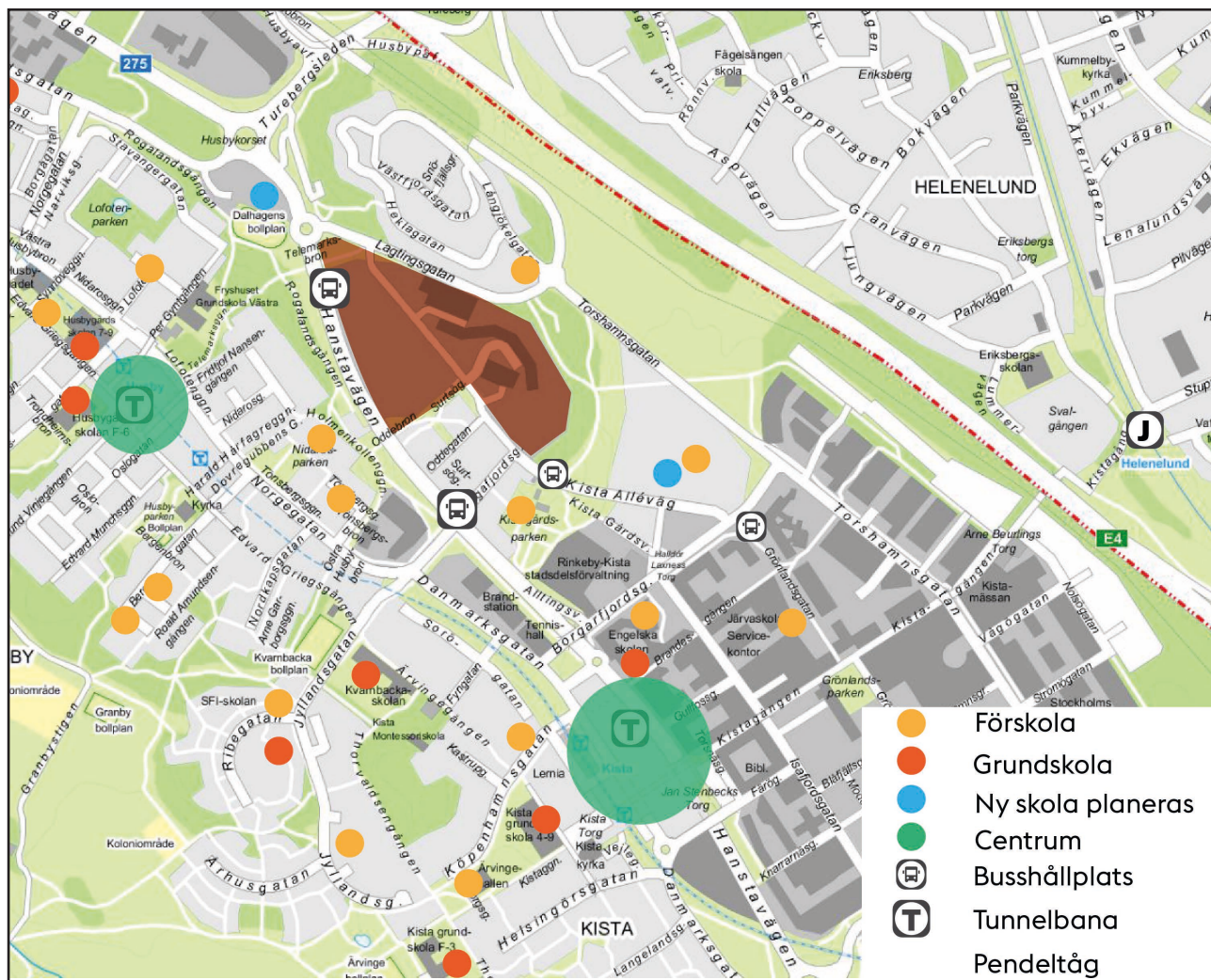
För att redogöra hur trafiksystemet ser ut idag beskrivs samtliga trafikslag.

#### 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 dit avståndet är 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.



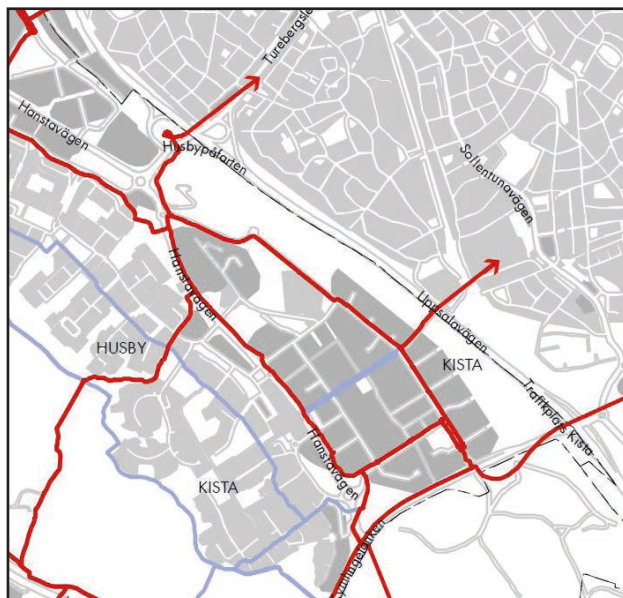
Figur 3. Målpunkter i närområdet kring planområdet Odde.



### 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 Surtsgatan 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

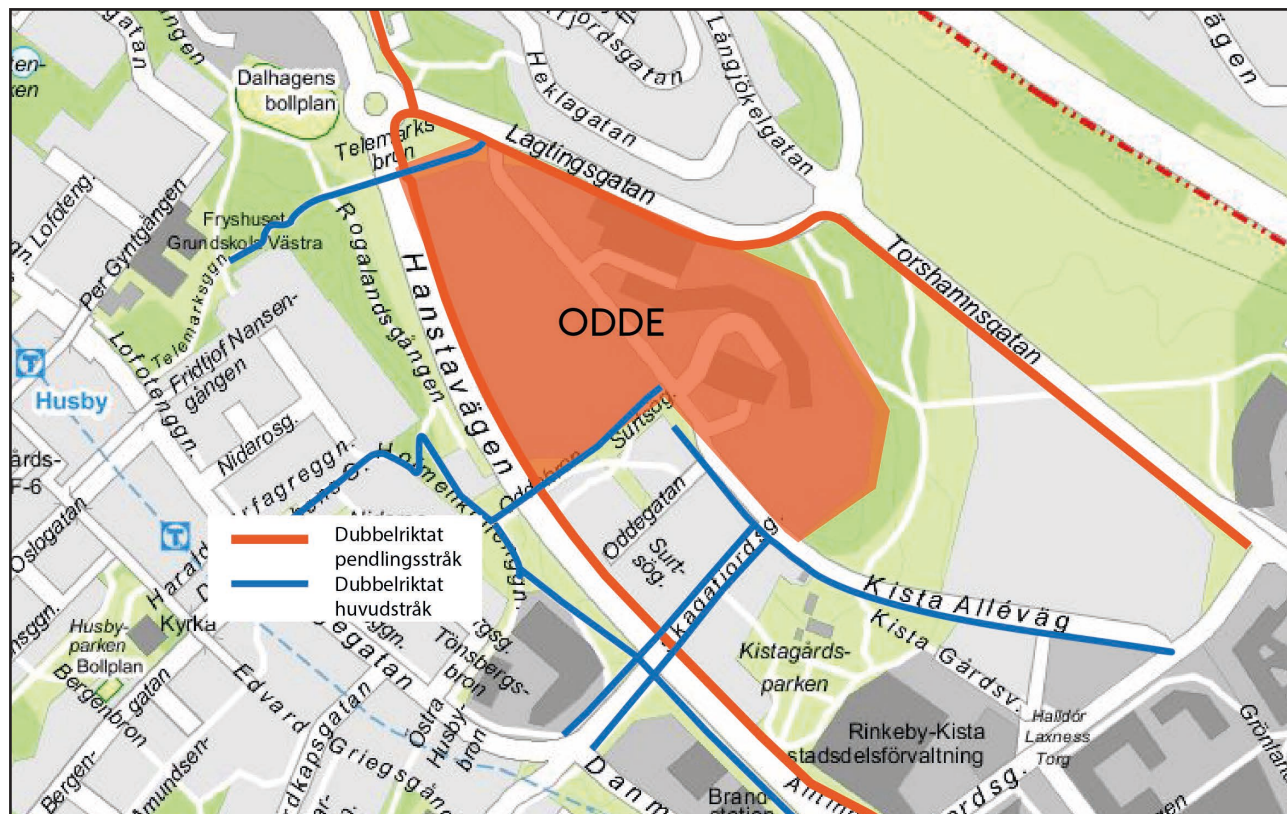
I Stockholm stads cykelplan finns prioriterade pendlingsstråk utpekade längs Hanstavägen, Lagtingsgatan och Torshamnsgatan. Pendlingsstråken utgör en del av det övergripande cykelvägnätet och har som syfte att koppla samman kommuner och olika stadsdelar. Inget av pendlingsstråket uppfyller idag de breddmått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

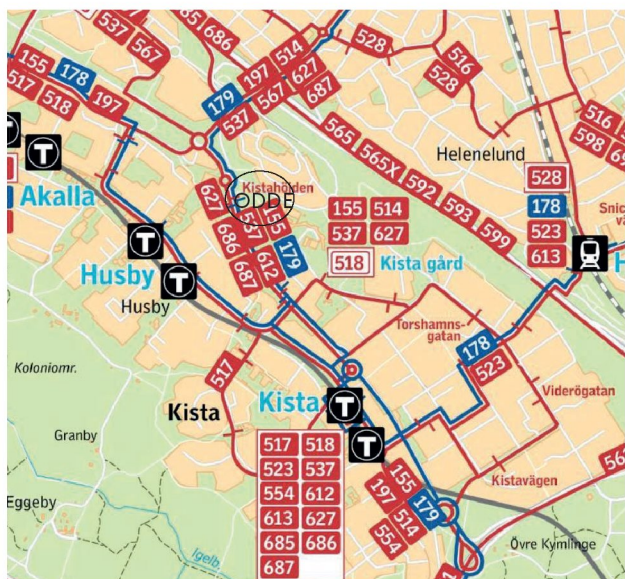


### 3.4 Kollektivtrafik

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 trafikerar Vällingby-Sollentuna via Spånga, Tensta och Kista C. I rusningtid trafikeras sträckan med 6-minuterstrafik. Området trafikeras också av flertalet lokalbusslinjer.

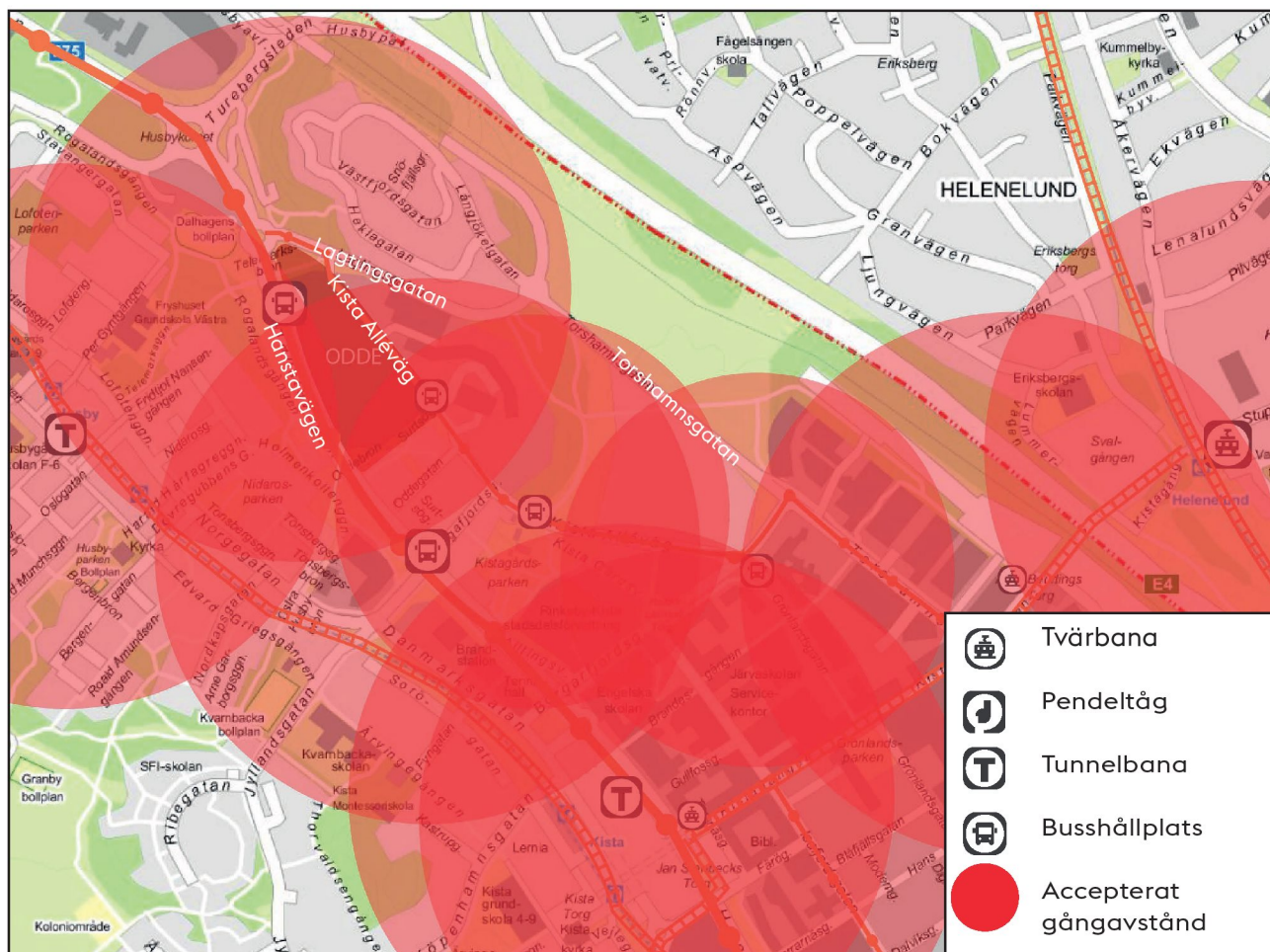


Figur 6. Karta över kollektivtrafik i Kista, Bild från www.SL.se

Cirka 1,5 km från Odde finns också pendeltågsstation Helenelund som trafikeras av tåg mellan Södertälje C-Uppsala C samt Södertälje C- Märsta. Pendeltågsstationen är försedd med infartsparkering och cykelparkering. Våren 2018 påbörjades arbetet med utbyggnad av tvärbanans Kistagren från Norra Ulvsunda till Helenelund. Spårvägen är planerad längs Hanstavägen fram till Kista centrum där en bytespunkt skapas med tunnelbanans linje mot Akalla samt bussar.

Från Kista centrum planeras spårvagnen gå i blandtrafik mot Kistamässan och sedan vidare till Helenelund station där ändhållplatsen placeras i nära anslutning till pendeltågsstationen. Trafikering av sträckan till Helenelund är planerad till våren 2023.

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 nio kvarter som primärt består av bostäder och till viss del även verksamheter. Totalt planeras för cirka 1 500 bostäder där tyngdpunkten av dessa hamnar väster om Kista Alléväg.

Öster om Kista Alléväg finns byggnaden "Ormen Långe" som tidigare varit IBM:s huvudkontor. Byggnaden, som är blåklassad, planeras efter IBM:s flytt att få ny användning. Bygggherren utgår från ett scenario där befintliga byggnader omvandlas till hotell, konferens, delningslägenheter och förskola. Söder om Ormen Långe 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 den västra sidan av Hanstavägen mot Husby och den västra sidan av Hanstavägen mot Kista behålls. Samtidigt möjliggör strukturen för fler kopplingar mellan de båda sidorna av Hanstavägen.



Figur 9. Förslagen strukturplan.



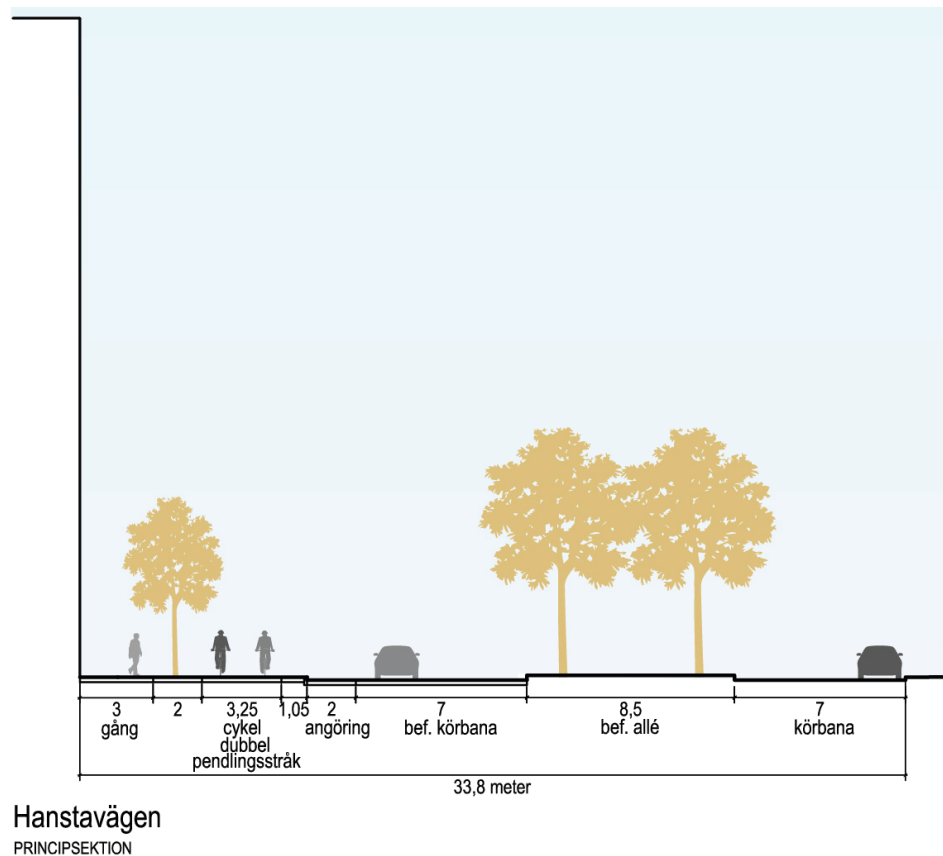
### 4.3 Gatusektioner

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 men enligt riskbedömning krävs inga specifika åtgärder.

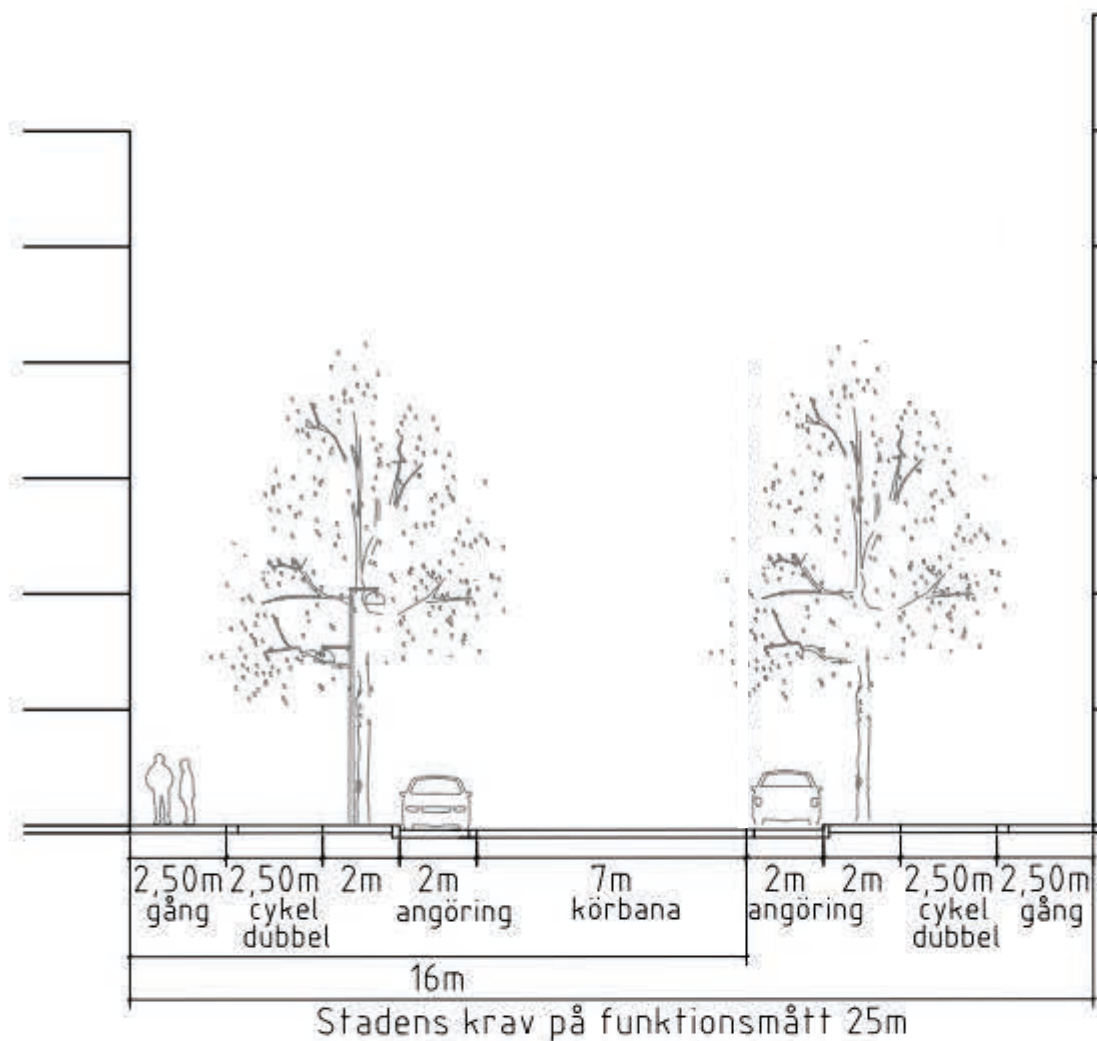




## Kista Alléväg

Kista Alléväg är uppdelad i två sektioner, en söder om kvarter D 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.



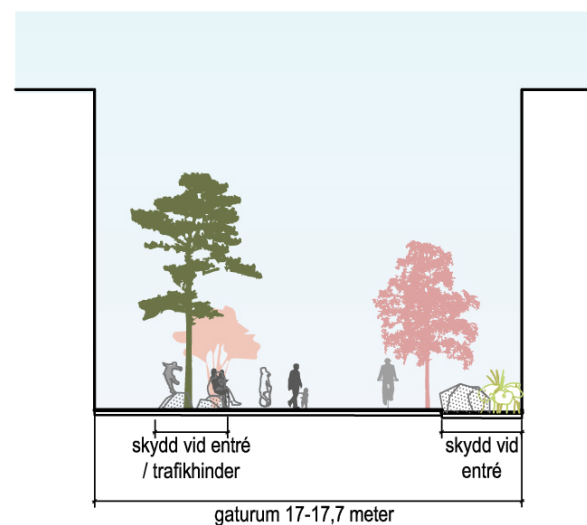
## Gångfartsgata

Gångfartsgatans sektion varierar beroende på vad som omgärdar den. Principen är att gående ska prioriteras och att 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

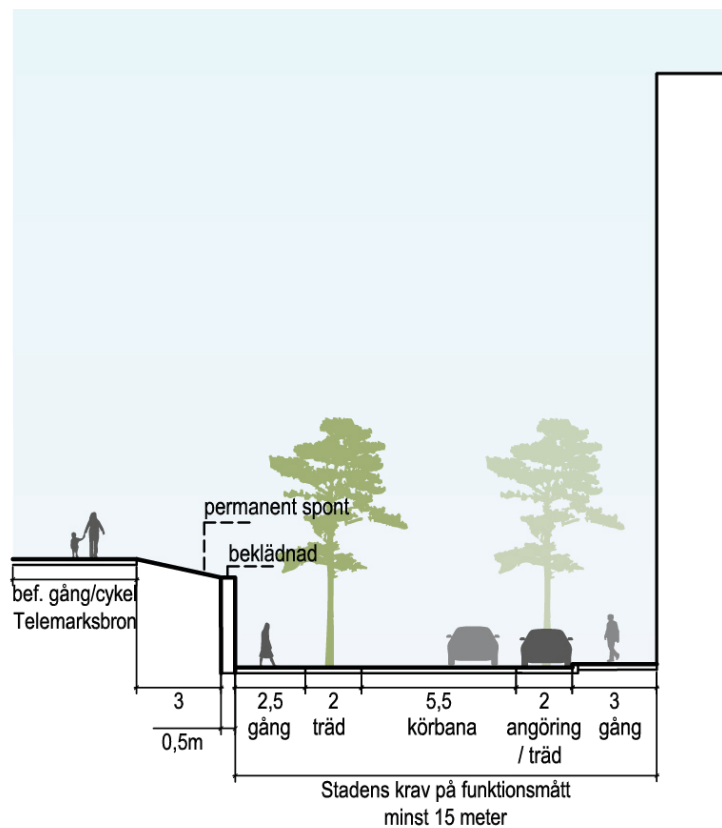


Gångfartsgata, mellan byggnader  
PRINCIPSEKTION



## 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.



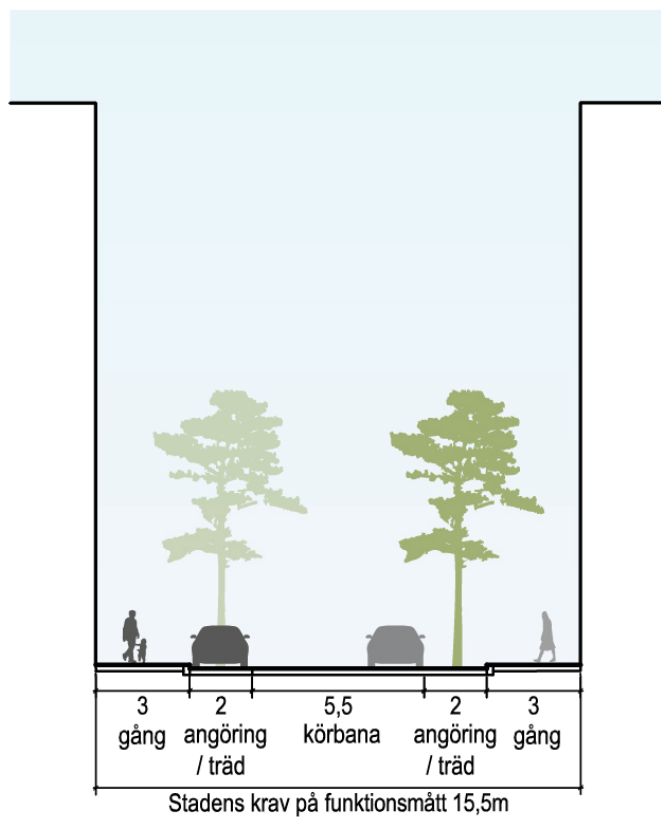
## Lokalgata 1

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

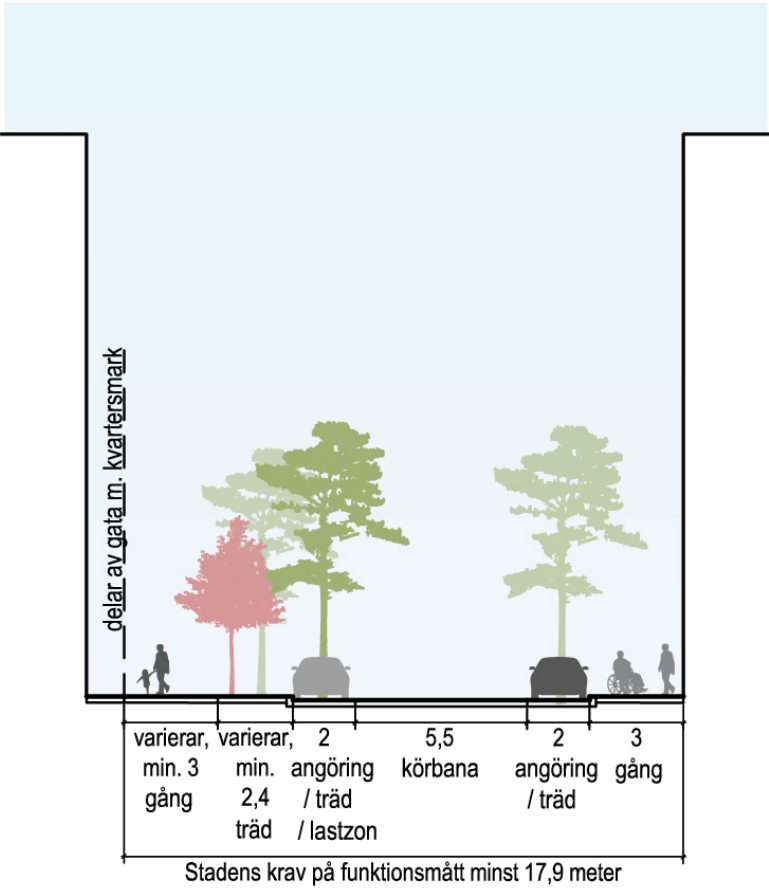
PRINCIPSEKTION





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.

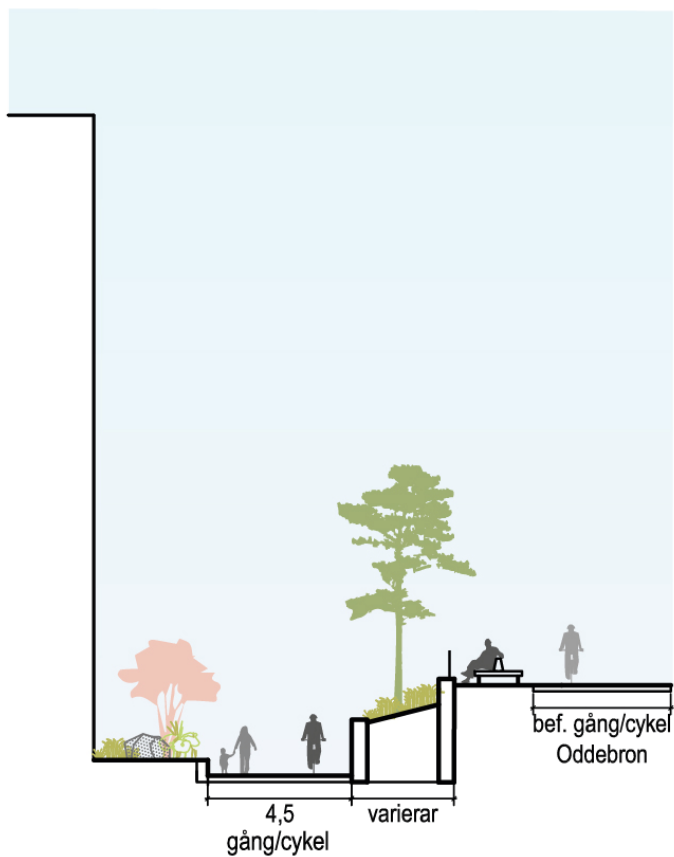


Lokalgata 4  
PRINCIPSEKTION



## Lokalgata 5

Lokalgata 5 möter Oddebron, i sektionen har höjd tagits för en tre meter bred pont 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

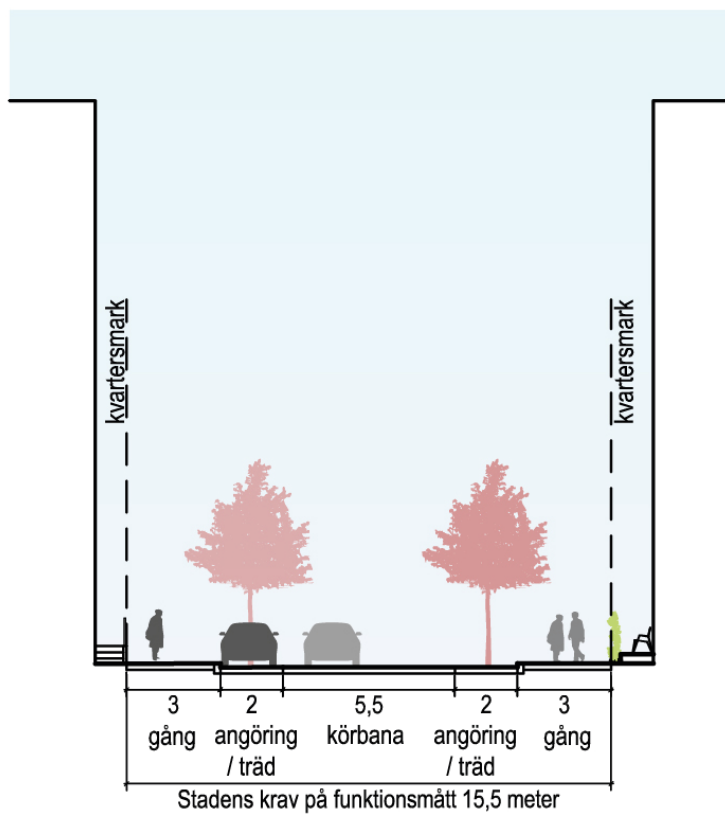
PRINCIPSEKTION





## Lokalgata med hybridzon

Lokalgata med hybridzon har kvartersmark mot fastighet för att möjliggöra egna entréer till lägenheter. 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 1 500 lägenheter, varav över hälften planeras som två rum och kök eller mindre. Av dessa 1 500 lägenheter planeras ca 140 studentlägenheter. I området planeras även för ett flertal förskolor för att täcka behovet som de nya bostäderna ger upphov till. De mindre lägenheterna antas ha ett lägre bilinnehav än de som är större. I befintliga byggnader runt Ormen Långe utgår beräkningarna från ett scenario med konferenslokaler om ca 6 600 BTA, hotellverksamhet om 10 800 BTA, en idrottslokal på knappt 1 000 BTA, 5 000 BTA delningslägenhet (Coliving) och totalt 22 förskoleavdelningar.

I Kista Äng planeras 1 300 lägenheter samt förskola med sammanlagt 12 avdelningar och en skola med 650 elever samt en 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.

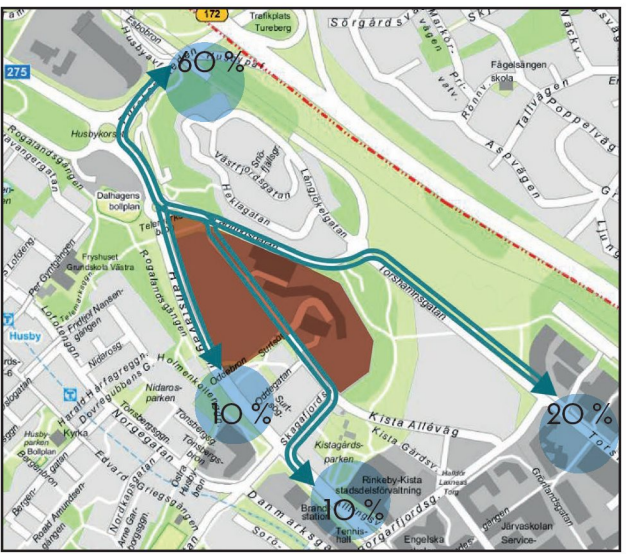
| Alstringsantagande     |                           |
|------------------------|---------------------------|
| Lägenhet               | 2 bilresor/dag            |
| Studentlägenhet        | 0,1 bilresor/dag          |
| Kontor                 | 20 bilresor/1000 BTA/dag  |
| Hotell                 | 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 beräkning har gjorts om sedan nya omständigheter kring exploateringen samt en del felaktiga antaganden har 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. Parkeringshuset i serverhallen kommer att ha in- och utfart mot Lagtingsgatan. 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.



 Kv Odde

 Trafikflöde



## 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, dvs. inga omvägar. Det är också viktigt att de är trygga och tillräckligt breda för att klara sin önskade funktion.

Tillgängligheten i området är 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 en lutning på max 2 % 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 en 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 begränsa motorfordonens hastighet och möjliggöra för gående och cyklist. Gångfartsgatan utformas så att gående lyfts 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. Översikt lutningar på gator.



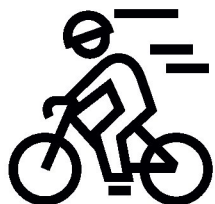
## 5.2.2 Cykeltrafik

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 cykelbanor också dubbelriktade. Kista Alléväg delas in i två delar, en del söder och en del norr om torget. 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 och Lagtingsgatan rustas befintliga pendlingsstråk upp till 3,25 meter dubbelriktade cykelbanor. Utmed Hanstavägen planeras för 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 blå linje försöker Kista och Husby med tunnelbana. En utbyggnad av tunnelbanenätet i Stockholmsregionen planeras genom att blå linje från Akalla förlängs med två stationer vid Barkaby 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.

En utbyggnad av tvärbansens Kistagren innebär ett ökat utbud av kollektivtrafiken i Kista och kan således bidra till att fler resor sker med hållbara transportmedel. Tvärbansens 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, Kista Alléväg och Lagtingsgatan. 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. Anslutning till Förbifart Stockholm kommer att finnas i Kistas norra delar.

Det fortsatta arbetet bör eftersträva att skapa ett så hållbart och miljöanpassat område som möjligt. Utgångspunkten bör vara att resor i första hand ska ske med kollektivtrafik, gång och cykel för att få ett så hållbart område som möjligt. Med hjälp av andra åtgärder, exempelvis goda möjligheter till hemleverans av mat och varor, kan det totala behovet av resor minska.



### 5.2.5 Angöring och RH-parkering

För samtliga verksamheter som planeras i området finns behov av angöring och lastplatser.

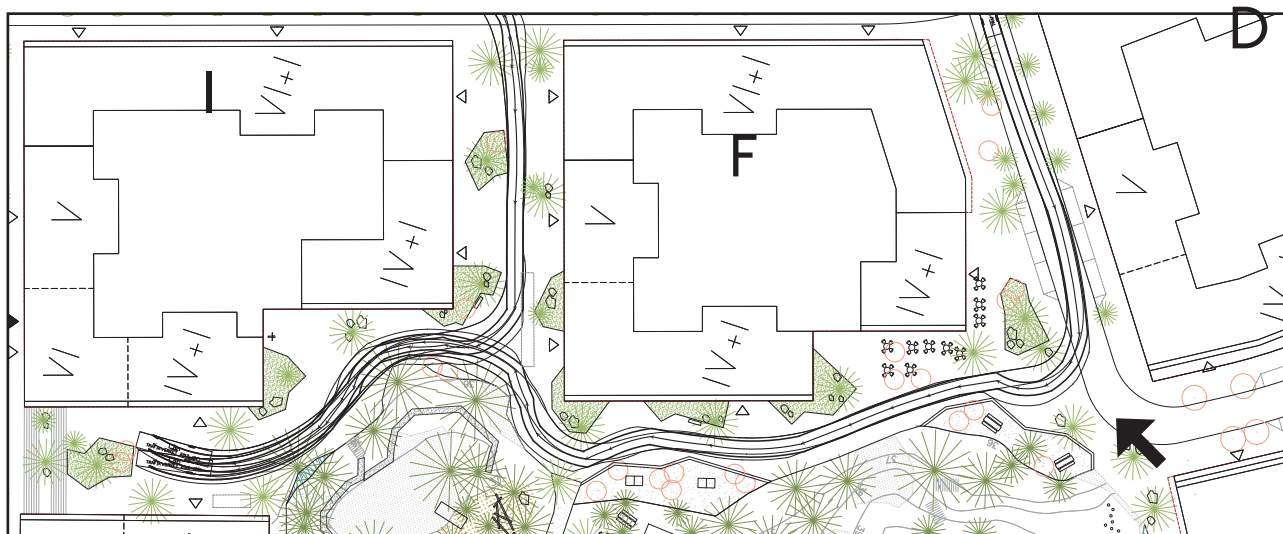
I hela området har utformningen och framkomligheten kontrollerats med hjälp av körspår. Verksamheterna utmed gångfartsområdet planeras främst till kvarteret F där en 12 meters lastbil kan köra runt kvarteret. Det behövs ingen vändyta eller backrörelser. Mellan kvarteret I och kvarteret H finns två entréer som vid enstaka tillfällen kan komma att behöva angöras av t.ex. flyttbilar. Här finns endast möjlighet till vändning utan att backa med personbil medan större fordon behöver backvända.

Särskilt angöringsbehov finns vid Ormen Långe där flera olika verksamheter planeras. Kravet om angöring till de nya entréer som planeras vid Ormen Långe uppfylls. Ormen Långe får inlastning av varor och gods via Lagtingsgatan och serverhallen som görs om till parkeringshus och godsmottagning. Den tidigare huvudentrén till

Ormen Långe finns kvar och via den kan stora delar av huset nås och där skapas och parkering för rörelsehindrade. Den gamla matsalen och den gamla idrottshallen nås från torget som i sin tur nås från Kista allé väg.

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 kvarteret E och kvarteret C. Restående entréer nås via RH-platser i garage som placeras i direkt anslutning till hiss. Vid de byggnader som inte har garage skapas RH-plats på allmän platsmark.

Ormen Långes västra del nås via en kvartersgata som leds in mellan serverhall och Ormen Långe. Härifrån skapas tillgänglig angöring och möjlighet till RH-platser.



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 samt i ett nytt parkeringsgarage i byggnaden kallad serverhall.

Garage planeras i ett eller två plan i följande kvarter; A, C, D, F, H, I, J och K vilket täcker 70 % av områdets parkeringsbehov. Parkeringshuset kommer att täcka 30 % av områdets parkeringsbehov och utformas med flytande platser samt vara en öppen anläggning vilket innebär att besökparkering kan inrymmas i garaget. Intill parkeringshuset skapas ett mobilitetshus med samlade funktioner; cykelparkering, cykelverkstad, leveransboxar m.m.

För området beräknas parkeringsbehov enligt stadens riktlinjer för gröna- och projektspecifika parkeringstal. Lägesbaserat parkeringstal föreslås vara 0,5 bilplatser/lägenhet. Projektspecifikt parkeringstal är 0,54 bilplatser/lägenhet. Byggaktören eftersträvar ambitiös nivå för mobilitetsåtgärder och grönt parkeringstal blir därmed 0,4 bilplatser/lägenhet, se mer i PM Projektspecifikt och grönt parkeringstal för dp kv. Odde.

Parkeringsbehovet för befintliga byggnader Ormen Långe, gamla idrottshallen och matsalen baseras på ett scenario med hotell, konferens och delningslägenheter. Detta har bedömts vara det scenario av ytbehov som ger upphov till högst parkeringsbehov och är därför det som beräknas. Om ytorna omfördelas kommer det utifrån byggnadens karaktär innebära mindre hotell och konferens, vilket i det beräknade scenariot är det som ger störst behov av parkering. Om delningslägenheter upptar större del i byggnaden sjunker parkeringsbehovet. Beräkningen är gjort på ett uppskattat största behov.

| Typ                 | Antal | Ljus BTA | Parkeringstal cykel | Behov cykelparkering | Parkeringstal bil | Behov bilparkering |
|---------------------|-------|----------|---------------------|----------------------|-------------------|--------------------|
| Lägenhet            | 1 369 | 113 000  | 3/100 ljus BTA      | 3 390                | 0,4/lgh           | 548                |
| Studentlägenhet     | 142   | 5 200    | 3/100 ljus BTA      | 156                  | 0,1/lgh           | 14                 |
| Konferensanläggning |       | 6 600    | 1,5/100 ljus BTA    | 99                   | 5/1 000 ljus BTA  | 33                 |
| Hotellverksamhet    |       | 10 800   | 1,5/100 ljus BTA    | 162                  | 5/1 000 ljus BTA  | 54                 |
| Delningslägenhet    | 35    | 5 000    | 3/100 ljus BTA      | 150                  | 0,4 /lgh          | 14                 |
| TOTAL               |       |          |                     | 3 957                |                   | 663                |

Gatuparkering i den mån det förekommer utgör angöringsmöjlighet till entréer samt behov av handikapparkering.

För cyklister föreslås ett cykelparkeringstal på 2,5-4 cykelplatser per 100 m<sup>2</sup> ljus BTA. Cykelparkering placeras lättåtkomligt i direkt närhet till entréer, den ska vara väderskyddad och det ska finnas möjlighet att låsa fast ramen. En mix av olika typer av cykelparkering skapas; på gårdar, under tak och inomhus i cykelrum.



Figur 16. Fastlåsningsbara cykelställ som är väderskyddade.



### 5.2.7 Mobilitetsåtgärder

I samband med utredning av parkeringbehovet för bostäder och verksamheter i kv Odde har förslag på mobilitetsåtgärder i syfte att minska bilberoendet tagits fram.

Målet är att kvarteret Odde ska bli en hållbar stadsdel med goda möjligheter att minska bilresande och biläggande. För att uppnå bästa effekt föreslås ett brett utbud av mobilitetsåtgärder motsvarande kategorin ambitiös nivå enligt Stockholms stads kriterier för parkeringstal. Detta finns sammanställt i PM Mobilitetsåtgärder och nedan följer en summering av de övergripande inriktningarna för området.

Föreslagna mobilitetsåtgärder för de boende i kvarteret Odde är dels en mobilitetspeng i syfte att kunna erbjuda individanpassade mobilitetstjänster. Mobilitetspengen kan bland annat användas till följande:

- inköp av cykel
- cykelservice
- inköp av kollektivtrafikkort
- hemleverans av varor
- hyrning av bil

Mobilitetspengen kommer att vara en del av ett välkomspaket som delas ut till boende i Odde.

För de boende kommer det att installeras i mobilitetspool. Denna kommer omfatta gemensamma fordon som kan lånas; både cyklar och bilar. Mobilitetspoolen kommer anpassas över tid för att ge ett så aktuellt erbjudande som möjligt. I bilpoolen kommer det att finnas en bil per 100 lägenheter.

I området planeras leveransskåp in för att underlätta hemleverans av varor. En del av dessa kommer ha kylrum för matvaror.

Cykelservice och cykelverkstad planeras i området. Enklare servicestationer placeras i kvarteren omfattande exempelvis pump och enklare reparationsmöjlighet. I mobilitetshuben planeras för en större cykelverkstad.



Figur 17. Exempel på cykelparkering i två plan inomhus.



Figur 18. Exempel på cykelparkering med plats för lådcyklar.



Figur 19. Exempel på cykelparkering på innergård.

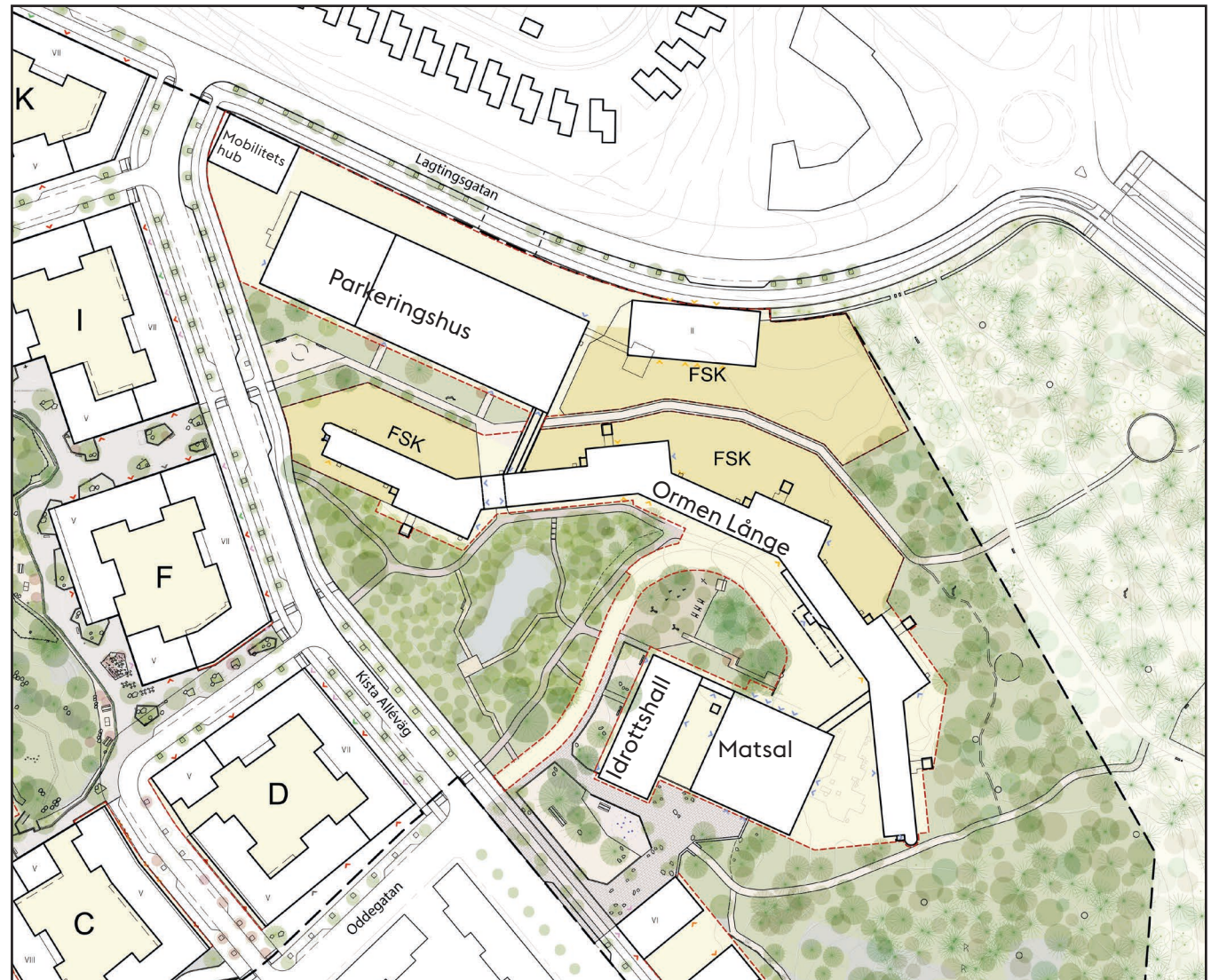


### 5.3 Ormen Långe, mobilitetshub och DPC

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, som nu har lämnat lokalerna. Klassificeringen av Kv. Odde 1 innebär vissa kompromisser i planeringen för det framtida användandet av fastigheten.

Utöver huvudbyggnaden finns en idrottshall, en matsalsbyggnad samt en serverhall. Alla byggnader ska få ny användning i och med detaljplanen för Kv. Odde. Kring Ormen Långe kompletteras med en fristående förskola norr om Ormen Långe samt att en förskola inryms i den västra delen av Ormen Långe.



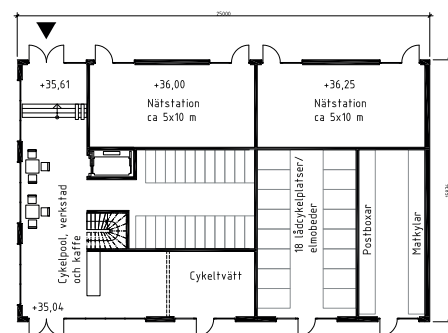
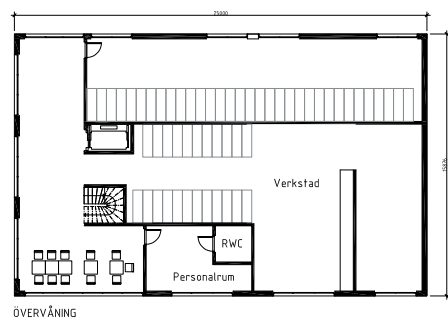
Figur 19. Entréer, angöring och tillgänglighet kring Ormen Långe.



### 5.3.2 Parkeringshus och mobilitetshub

Norr om Ormen Långe omvandlas den gamla serverhallen till kombinerat parkeringsgarage och logistikcentral.

Logistikcentralen ska serva alla verksamheter runt i och runt Ormen Långe. En lastkaj anläggs på norrsidan om parkeringshuset. Invändigt skapas kyl, sop och förvaringsrum för verksamheterna. En förbindelsegång kopplar samman parkeringshuset med Ormen Långe så att gods kan förflyttas invändigt mellan huskropparna.



Figur 20. Skiss över planlösning i mobilitetshub.

I parkeringshuset skapas parkering i flera plan för att försörja det parkeringsbehov som exploateringen i kv Odde ger upphov till. Bilpoolplatser placeras i strategiskt lättillgängliga platser inne i parkeringshuset.

Parkeringshuset kommer vara öppet vilket gör att det kan inrymma besöksparkering i området. Även viss del boendeparkering kommer troligen behöva inrymmas i denna del.

En mobilitetshub kompletterar område med viktiga funktioner för att minska bilberoendet. I Mobilitetshuben planeras för cykelverkstad, cykelpool med flera olika cykeltyper t.ex. lådcyklar, cykelkärnor. I mobilitetshuben inryms även leveransskåp och cykelverkstad.



Figur 21. Översikt parkerings- och logistik vid serverhall samt mobilitetshub.

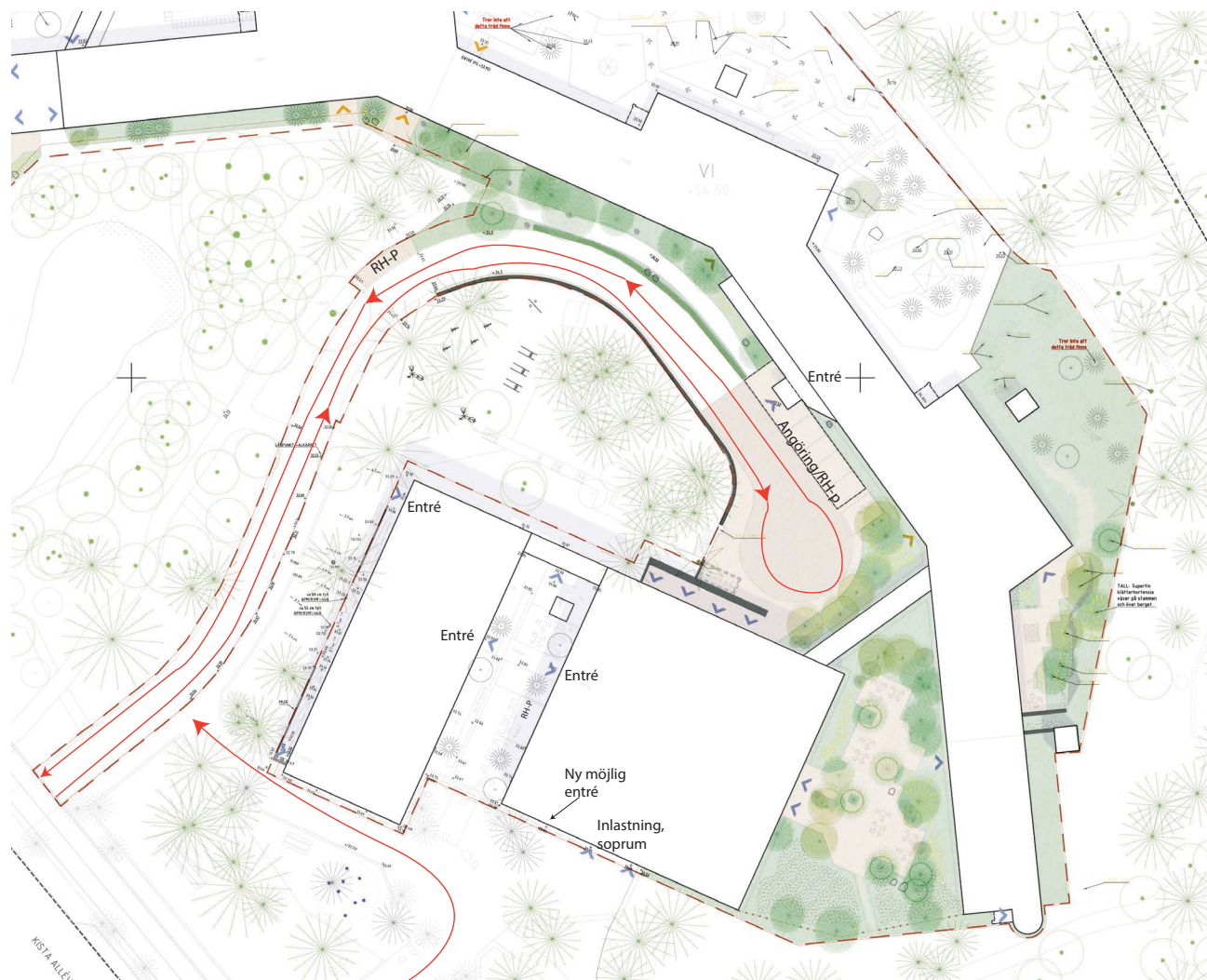
### 5.3.3 Ormen Långe och torgkvarteret

IBM:s tidigare huvudkvarter, kallad "Ormen Långe" planeras omvandlas till flera funktioner; konferens, hotell samt en del delningslägenheter s.k. Coliving. Det innebär att varje boende har ett eget rum men delar på exempelvis kök och vardagsrum.

Dagens huvudentré till byggnaden blir huvudsaklig entré till hotell och konferens. Utöver denna entré skapas nya entréer utmed fasadens södra och norra sida. Till varje entré skapas tillgänglig angöring och möjlighet till RH-plats.

I gamla matsalen planeras för möjlighet till lokaler för verksamhet, samt möjlighet att bedriva restaurang/kök. Det finns även soprum. Angöring för dessa anordnas och samordnas vid befintlig entré på södra sidan. Fasaderna kompletteras med fler dörrar. Ytan mellan byggnaden utformas så att angöringstrafik är möjlig.

I gamla idrottshallen planeras för ett gym/idrottsverksamhet. Entré blir från östra sidan. Angöring och tillgängliga entréer skapas dels från den mindre lokalgata som leder in till Ormen Långes entré dels från södra sidan. Handikapparkering och angöringsmöjlighet finns från torget.



Figur 22. Entréer, angöring och tillgänglighet kring Ormen Långe, matsalen och idrottshallen.. Röda pilar visar tänkt körväg för motorfordon.



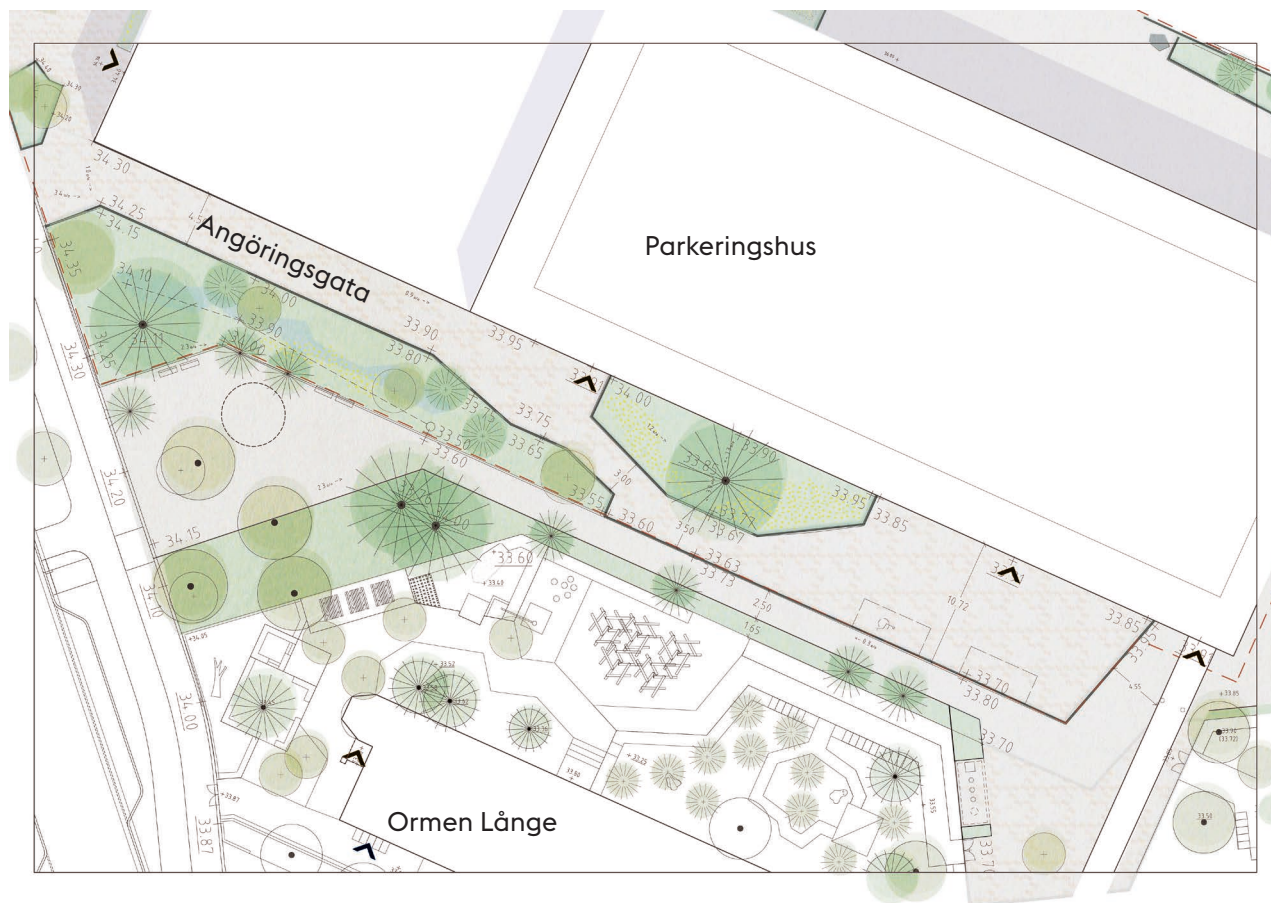
Ingen besöksparkering planeras vid torget eller Ormen Långe utan besöksparkering sker i parkeringshuset norr om Ormen Långe. Tillgängliga entréer samt RH-platser skapas vid entréer. Antal fordon med angöringsbehov in till gamla idrottshallen eller gamla matsalen bedöms vara mycket lågt. Torget utformas så att genomfartstrafik undviks och angöringstrafik möjliggörs.

Ormen Långe kompletteras med flera entréer och dessa kommer att ges angöringsmöjlighet och RH-plats i anslutning till entréerna. Angöring med bil skapas inom maximalt 25 meter från entré.

Två nya entréer skapas utmed Ormen Långe, utöver dagens befintliga entré.

Entrén i mitten ges tillgänglig angöringsplats utmed angöringsvägen som leder till tidigare huvudentrén.

Den västra entrén på Ormen Långe kommer att nås från en nya angöringsgatan som dras in mellan parkeringshuset och Ormen Långe. Det kommer skapas tillgänglig angöring och möjlighet till RH-platser inom 25 meter från entréen. Räddningstjänst kan nyttja angöringsgatan för att nå Ormen Långe.



Figur 23. Entréer och angöring till Ormen Långe.





Figur 24. Hanstavägen kompletteras med kvarter mot gata, till höger i bild.



Figur 25. Hanstavägen koch Oddebron som behålls. Sektionen för gående och cyklister breddas och kompletteras med en trärad.



Figur 26. Lagtingsgatan, nuvarande utformning, kompletteras med angöringszon och träd.



Figur 27. Gång- och cykelkoppling mot Oddebron kvarstår men justeras i läge.



## 6. Samlad bedömning

Planförslaget omfattar cirka 1 500 nya bostäder och omdaning av befintliga byggnader inom planområdet. En helt ny gatustruktur skapas 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 tvärbanan finns goda förutsättningar för en 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.

I Odde planeras för faciliteter som främjar hållbara resor. En mobilitetshub med leveransskåp, cykelverkstad och cykelpool kompletterar de faciliteter som planeras i respektive kvarter. I kvarteren kommer det finnas god tillgång till cykelparkering och på vissa platser leveransskåp.

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



**Stockholms  
stad**