

# RAPPORT

EXPLOATERINGSKONTORET

## Sporthotellet Kista

UPPDRAGSNUMMER 7001695000

## TRAFIK



2017-01-31

STHLM STADS &amp; TRAFIKUTFORMNING

**SIV LIVING**

**Sweco Society AB**

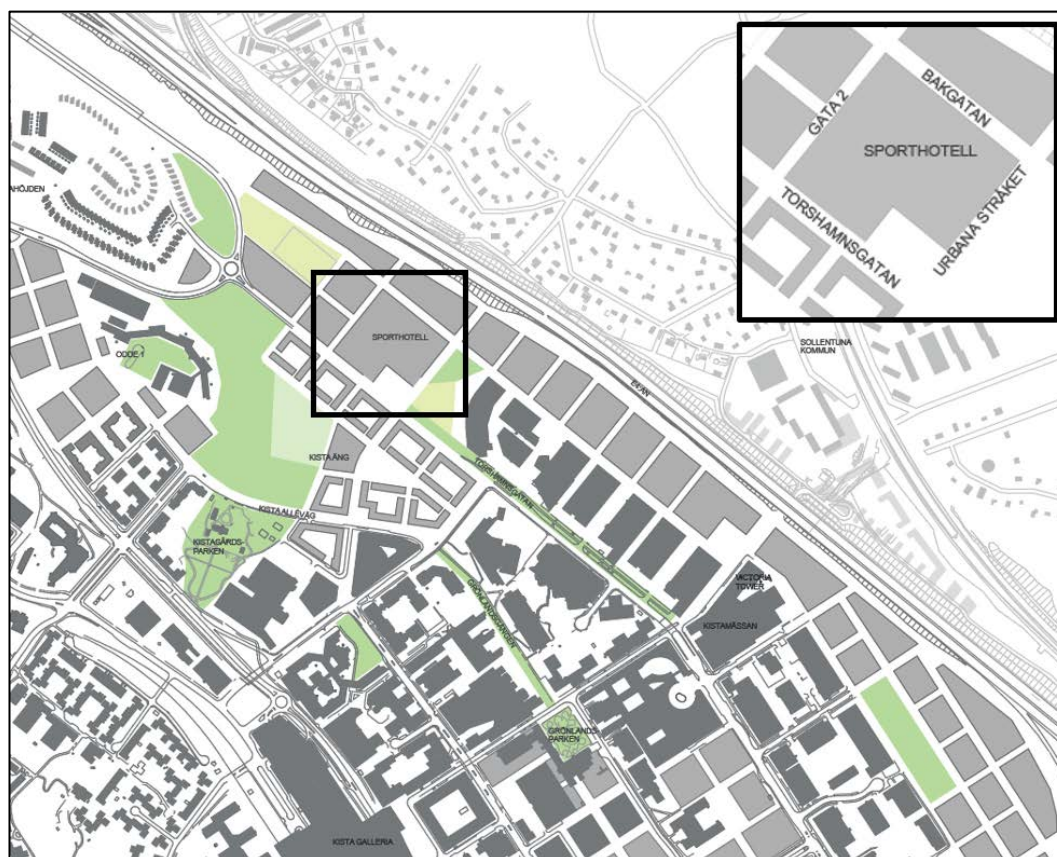
**JAKOB FAHLSTEDT**

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Bakgrund</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Trafiknät</b>	<b>2</b>
2.1	Cykel	2
2.2	Kollektivtrafik	3
2.3	Motorfordonstrafik	4
2.4	Sammanfattande trafiknät	5
<b>3</b>	<b>Gator i anslutning till Sporthotellet</b>	<b>6</b>
3.1	Bakgatan	6
3.2	Gata 2	7
3.3	Torshamnsgatan	8
3.4	Urbana stråket	9
<b>4</b>	<b>In- och utfart till Sporthotellet</b>	<b>10</b>

# 1 Bakgrund

Stockholm växer och förtätas. Sedan tidigare planeras för en utbyggnad av Kista Äng med 1600 bostäder (PM Trafikutredning Kista Äng, 2015). Nordöst om Kista Äng planeras nu för ett nytt Sporthotell samt bostäder. Den nya bebyggelsen planeras rymma ungefär 200 bostäder, 220 hotellrum, sporttytor samt kontor och butiker. Kvarteret avgränsas av Torshamnsgatan och tre tillkommande gator som i detta dokument benämns Bakgatan, Gata 2 och det urbana stråket. I detta PM studeras vilka trafikslag som trafikerar de olika gatorna samt hur Bakgatan och Gata 2 kan dimensioneras. Utformningen av Torshamnsgatan och det urbana stråket har tillgodosedds i Kista Äng-projektet och behandlas därför inte närmare här.

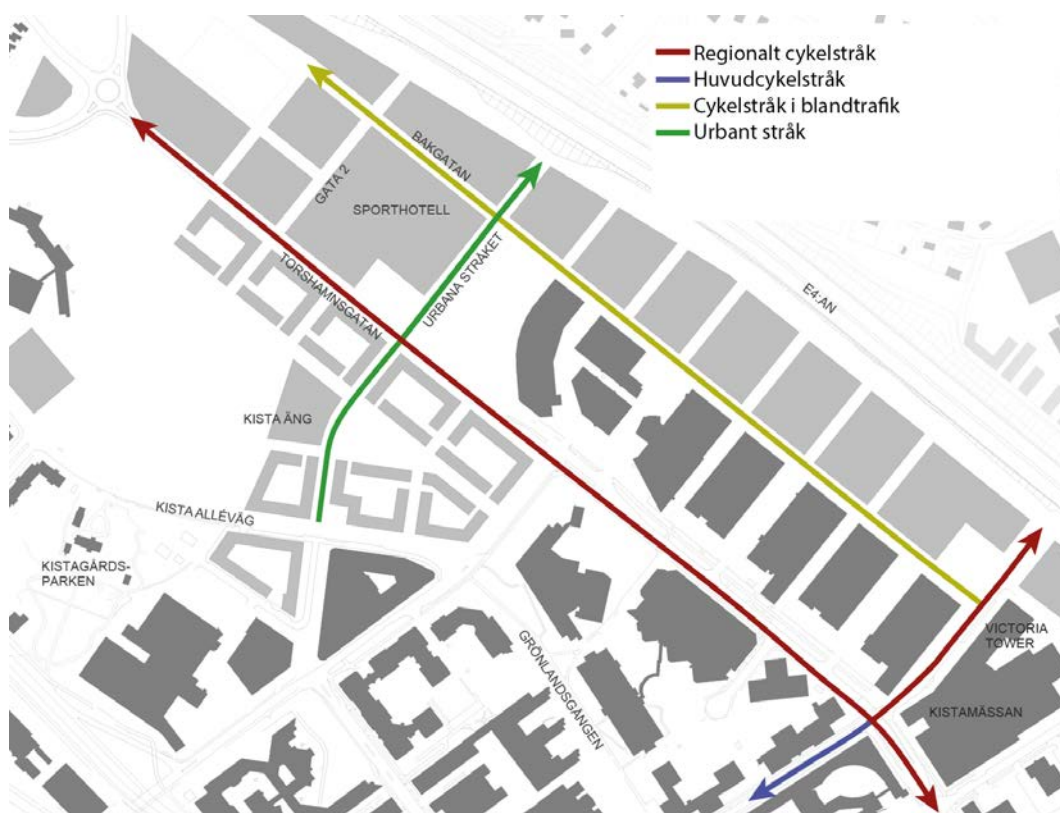


Figur 1. Sporthotellets läge och intilliggande gator.

## 2 Trafiknät

### 2.1 Cykel

Befintligt och planerat cykelnät i anslutning till Sporthotellet har god täckning och håller hög standard. Torshamnsgatan är utpekad som regionalt cykelstråk i Stockholms stads Cykelplan 2012 och planeras att utformas med 3,25 meter breda cykelbanor längs gatans båda sidor. Söderut har stråket koppling med cykelstråket längs Kistagången. Även det urbana stråket på Sporthotellets södra sida planeras att göras cykelvänligt och en framtida gc-koppling till Sollentuna är möjlig. Eftersom standarden på cykelbanorna på Torshamnsgatan är hög bedöms inte behovet av cykelbanor på Bakgatan vara stort. Cykling kan därför ske i blandtrafik på Bakgatan.



Figur 2. Cykelstråk i Sporthotellets närhet.

2(10)

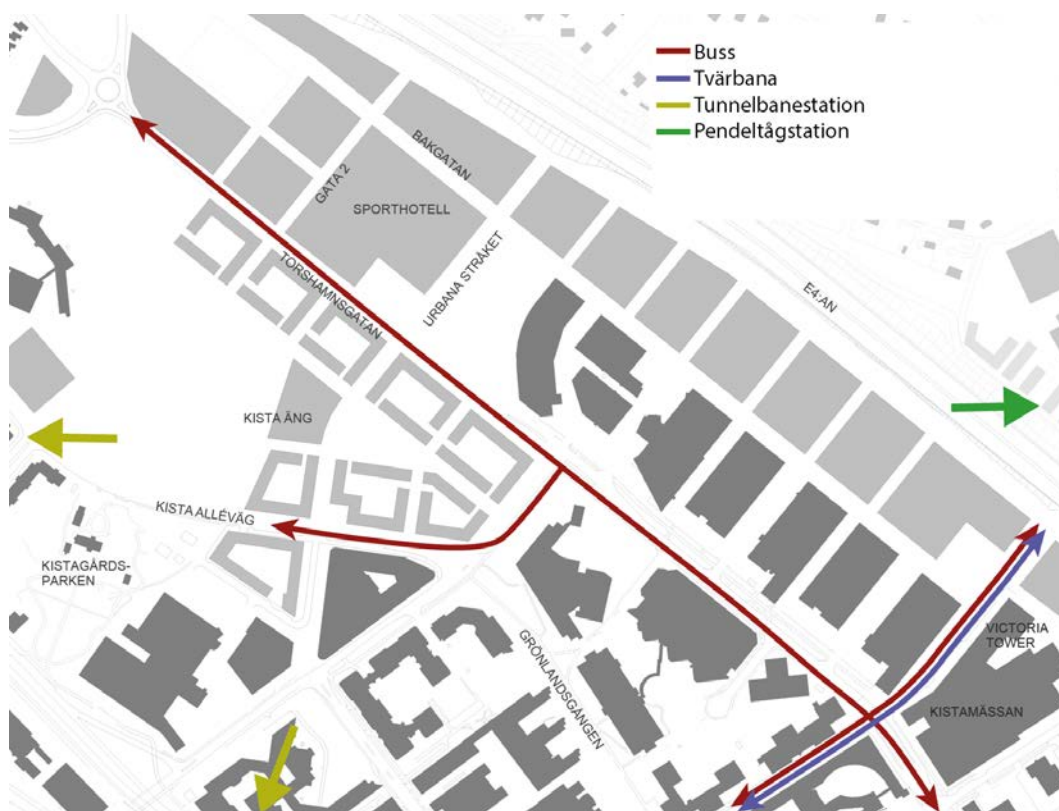
RAPPORT  
2017-01-31

SPORTHOTELLET KISTA



## 2.2 Kollektivtrafik

Den befintliga och kommande kollektivtrafikförsörjningen visas i figur 3 nedan. Kollektivtrafiktäckningen i området blir god och innefattar buss på Torshamnsgatan framför hotellets entré samt närhet till tvärbana, pendeltåg och tunnelbana. Busslinjer på Torshamnsgatan medför att dimensionering för buss i linjetrafik på Bakgatan inte är motiverat. Gatan kan däremot bli aktuell för evenemangsbussar vid event i racketsportanläggningen.



Figur 3. Kollektivtrafikförsörjning i Sporthotellets närhet.

## 2.3 Motorfordonstrafik

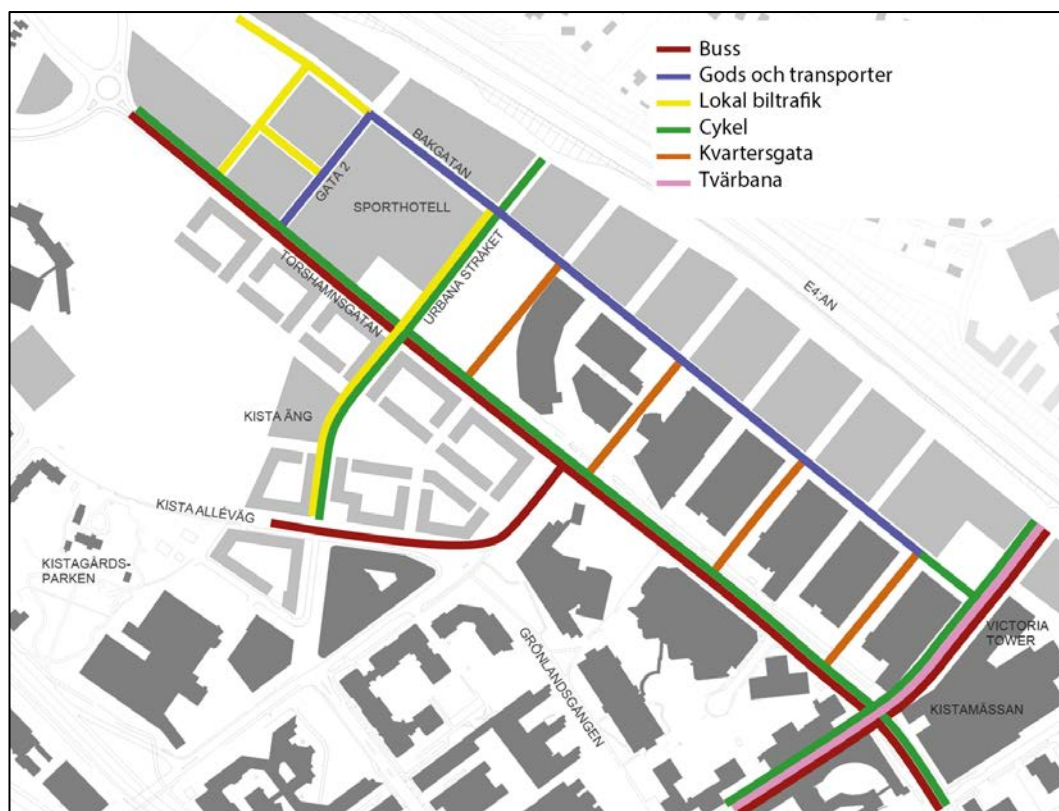
Trafikmängder för området beräknas närmare i projektet Odde och är i dagsläget inte framtagna. Detta avsnitt kommer att uppdateras efterhand som trafikflöden beräknats. Torshamnsgatan och Bakgatan binds ihop av flertalet lokalgator varav en är utpekad som ett urbant stråk och där stora flöden av motorfordonstrafik därför bör undvikas. Flertalet av gatorna mellan Sporthotellet och Kistagården ligger på kvartersmark, se figur 4 nedan.



Figur 4. Olika gatukaraktärer i anslutning till Sporthotellet.

## 2.4 Sammanfattande trafiknät

Figuren nedan sammanfattar trafiknäten från detta kapitel.



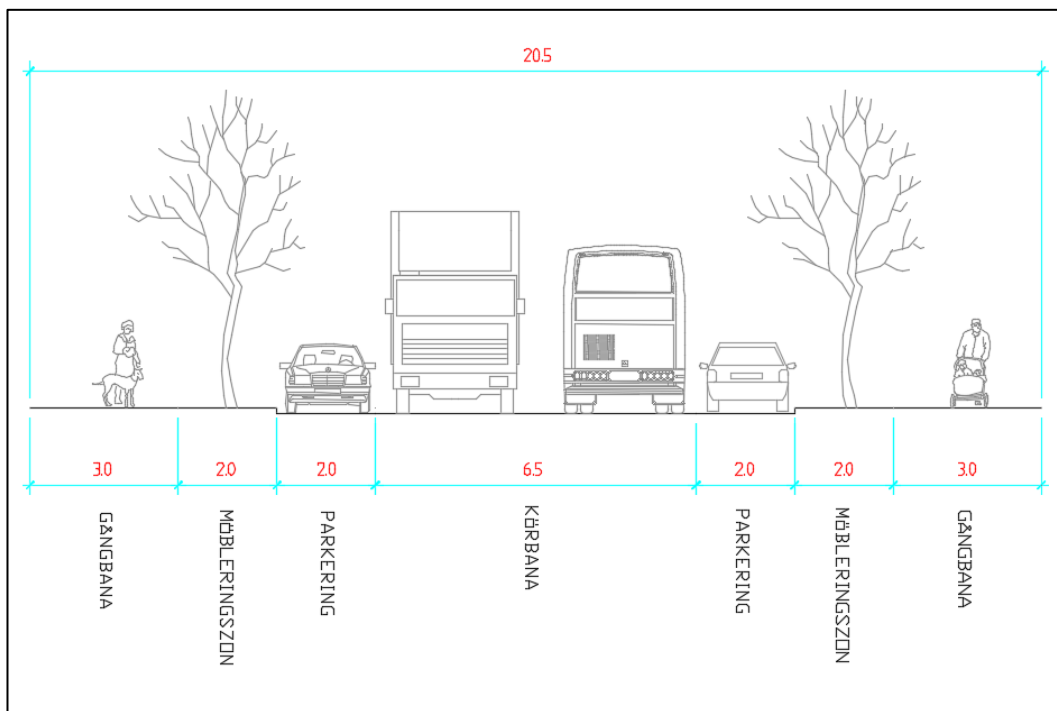
Figur 5. Sammanfattande trafiknät.

### 3 Gator i anslutning till Sporthotellet

Sporthotellet omsluts av Torshamnsgatan, Urbana stråket, Bakgatan och Gata 2. Av dessa har utformningen av Torshamnsgatan och Urbana stråket utretts i tidigare skeden. Nedan anges utformningsförslag för Bakgatan och gata 2 samt beskrivning av Torshamnsgatan och det Urbana stråket.

#### 3.1 Bakgatan

Bakgatan sträcker sig från Kistagången i sydost, parallellt med väg E4 och Torshamnsgatan mot Esbotunneln. Exakt läge för kopplingen med Esbotunneln är inte bestämd. Vid anslutningen mot Kistagången kommer endast gång- och cykeltrafik vara möjlig och motorfordonstrafik mot Kistagången hänvisas istället till Torshamnsgatan. Då Torshamnsgatans får mycket goda förutsättningar för cykling föreslås cykling på Bakgatan att ske i blandtrafik. I likhet med övriga delar av området föreslås gatan få långsgående parkering. Gatan föreslås även förses med separerade trädtrader på båda gatans båda sidor. Med föreslagen sektion blir gatan 20,5 meter bred.

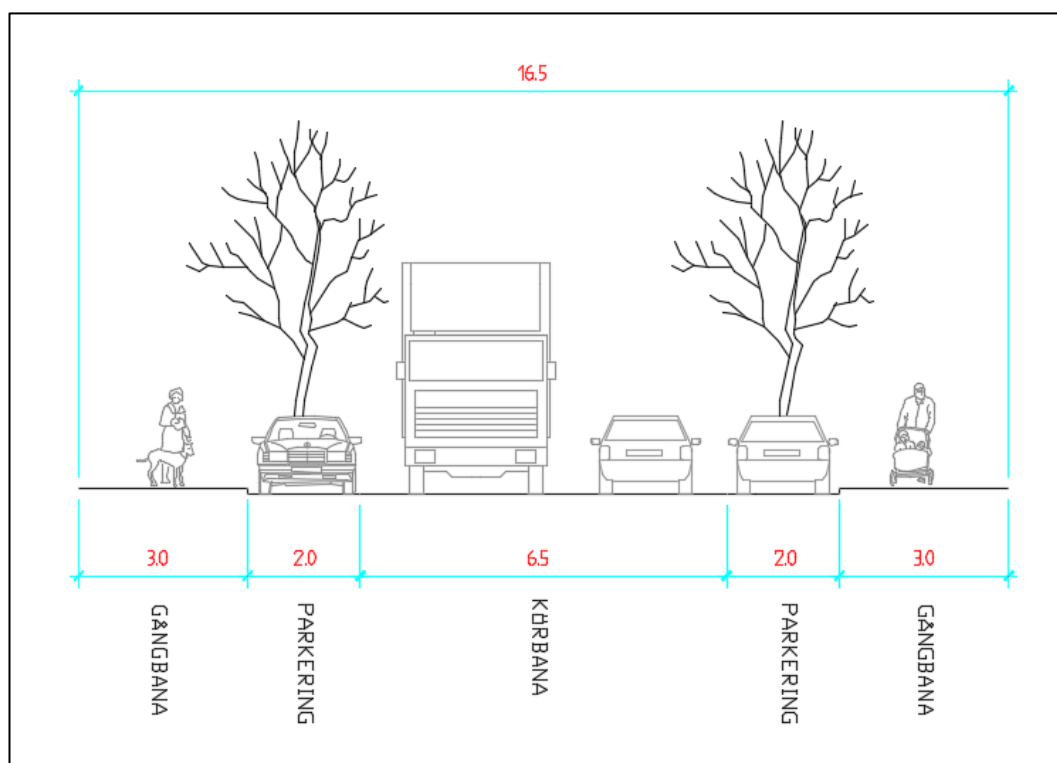


Figur 6. Föreslagen sektion för Bakgatan.



### 3.2 Gata 2

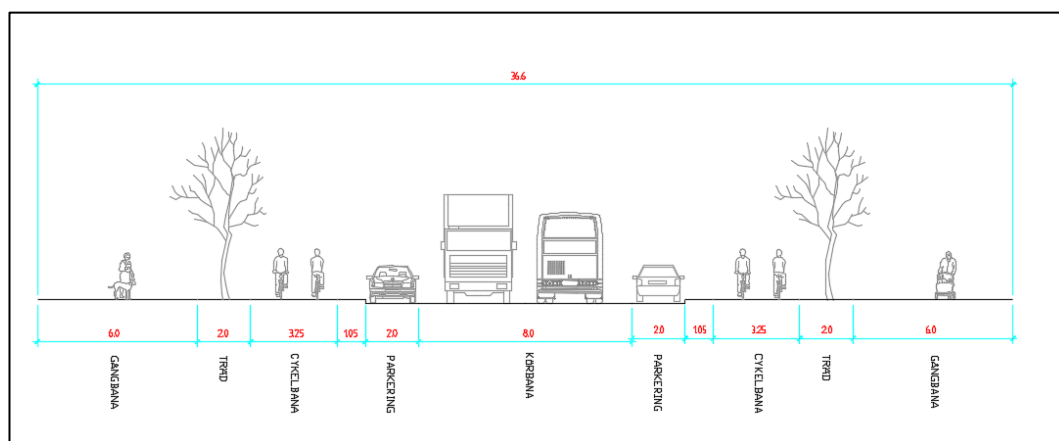
Gata 2 ligger på Sporthotellets nordvästra sida och fungerar som en länk mellan Bakgatan och Torshamnsgatan. Gatan är en förlängning av en gata med grändliknande karaktär i Kista Äng. Jämfört med sträckan i Kista Äng väntas Gata 2 vid Sporthotellet bli mer trafikintensiv, inte minst av transportfordon, och föreslås därför få annan karaktär. I likhet med övriga delar av området föreslås gatan få långsgående parkering. Parkeringen varvas med infällda träd. Med föreslagen sektion blir gatan 16,5 meter bred.



Figur 7. Föreslagen sektion för Gata 2.

### 3.3 Torshamnsgatan

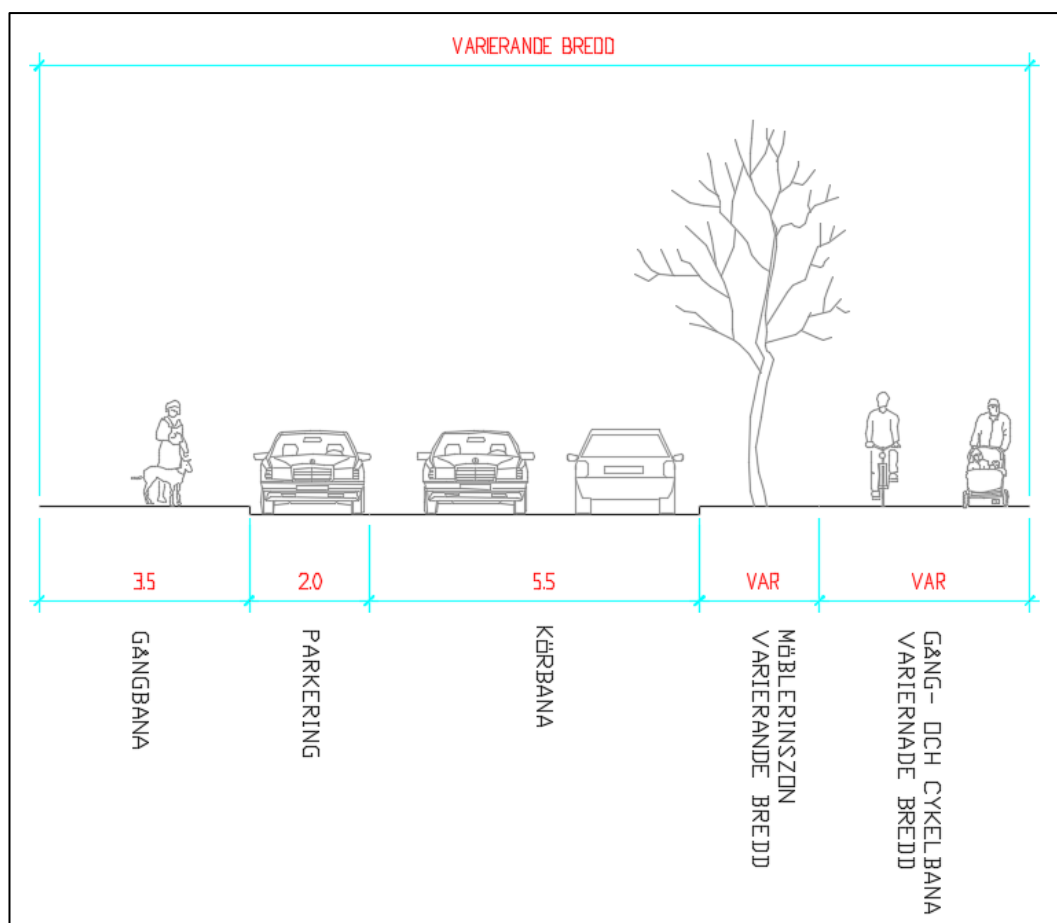
Torshamnsgatan sträcker sig från Kistagången mot Kistahöjden och är en mycket viktig länk i Kista. Den 36,6 meter breda gatan har väl tilltagna gångbanor om 6 meter på vardera sida. Sträckan är utpekad som regionalt cykelstråk och längs gatans båda sidor finns 3,25 meter breda dubbelriktade cykelbanor. Gång- och cykelbanorna blir upphöjda och genomgående vid anslutande gator. Torshamnsgatan får trädplantering på båda sidor och längsgående parkering.



Figur 8. Sektion Torshamnsgatan med mått från systemhandling Kista Äng 2016-10-20.

### 3.4 Urbana stråket

Det Urbana stråket sträcker sig från en möjlig koppling med Sollentuna under väg E4 i nordost mot Kista Galleria i sydväst. Stråket blir därför viktigt framför allt för gående och cyklister. Stråkets utformning har studerats i Kista Äng-projektet och har en bredd som varierar över sträckan.



Figur 9. Sektion för det Urbana stråket med mått från Systemhandling Kista Äng 2016-10-20.

#### 4 In- och utfart till Sporthotellet

Den nya bebyggelsen medför ett behov av leveranser och parkeringsmöjlighet. Behovet ska tillgodoses inom fastigheten. Torshamnsgatan är tänkt att bli hotellets framsida och transporter bör därför inte angöra därifrån. Gatan sydöst om hotellet har pekats ut som urbant stråk med möjlighet till framtida gc-koppling till Sollentuna och bör därför inte heller väljas. Genom att dela upp in- och utfarterna på Gata 2 och Bakgatan kan trafikrörelserna spridas på önskvärd sätt. Att ha in- och utfarterna på samma gata riskerar att medföra en tråkig fasad där det blir oattraktivt att vistas. Infarten föreslås på Gata 2 nära Torshamnsgatan. På så sätt blir den naturliga infartsvägen från Torshamnsgatan och trafikmängden på det Urbana stråket kan minimeras. Utfarten föreslås till Bakgatan nära Gata 2 och Gata 2 blir då den naturliga kopplingen för trafik mot Torshamnsgatan istället för det Urbana stråket.



Figur 10. Föreslagna lägen för in- och utfart.

10(10)

RAPPORT  
2017-01-31

SPORTHOTELLET KISTA