

# PM Trafik

Sporthotellet

Systemhandling



Figur 1. Översiktsvy över kvarter Sporthotellet. Källa: Wingårdhs 2022-05-11

# Ändringsförteckning

Ver:	Datum:	Ändringsbeskrivning	Godkänt av
1.0	2017-01-31		Patrick Wirsenius
1.1	2020-10-02	Granskningshandling	Siv Living
3	2022-06-12	Reviderad granskningshandling	Fredrik Sjöqvist

Uppdrag: SPORHOTELLET  
Uppdragsnummer: 30006596  
Kund: Exploateringskontoret  
Stockholms stad  
Ver: 3  
Datum: 2022-06-12  
Upprättad av: Filip Thorén  
Patrik Wirsenius  
Siv Living  
Jakob Fahlstedt

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	4
1. Gators utformning .....	6
1.1 Torshamnsgatan .....	7
1.2 Urbana stråket .....	8
1.3 Bakgatan .....	9
1.4 Gata 2 .....	10
2. Anslutning till kollektivtrafik .....	11
3. Trafikflöden .....	12
3.1 Trafikalstring från Sporthotellet .....	13
4. Angöring och parkering .....	15
4.1 Angöring .....	15
4.1.1. Angöring i planförslaget .....	15
4.2 Parkering .....	17
4.2.1. Bilparkering .....	17
4.2.2. Cykelparkering .....	18
4.2.3. Sammanställning parkering .....	19
4.2.4. Parkering på gatumark .....	19
5. Påverkan på befintligt trafiknät .....	20

# Sammanfattning

För detaljplan *Del av Akalla 4:1 vid Torshamnsgatan i stadsdelen Kista* pågår ett projekt med arbetsnamnet Sporthotellet. Kvarteret består framförallt av bostäder, kontor, handel, hotell och större sportanläggning. Detta PM behandlar hur tilltänkt trafik kommer att trafikera kvarterets gator.

Kvarteret kommer att ha fyra gator som går runt om kvarteret. Torshamnsgatan är genomfartsgata där även pendlingsstråk för cykel trafikerar, Gata 2 och Bakgatan försörjer de garage som kvarteret planeras ha. Det så kallade Urbana stråket som sträcker sig från Kista galleria och upp till Sporthotellet föreslås bli ett gångfartsområde efter Torshamnsgatan och därmed inom Sporthotellet.

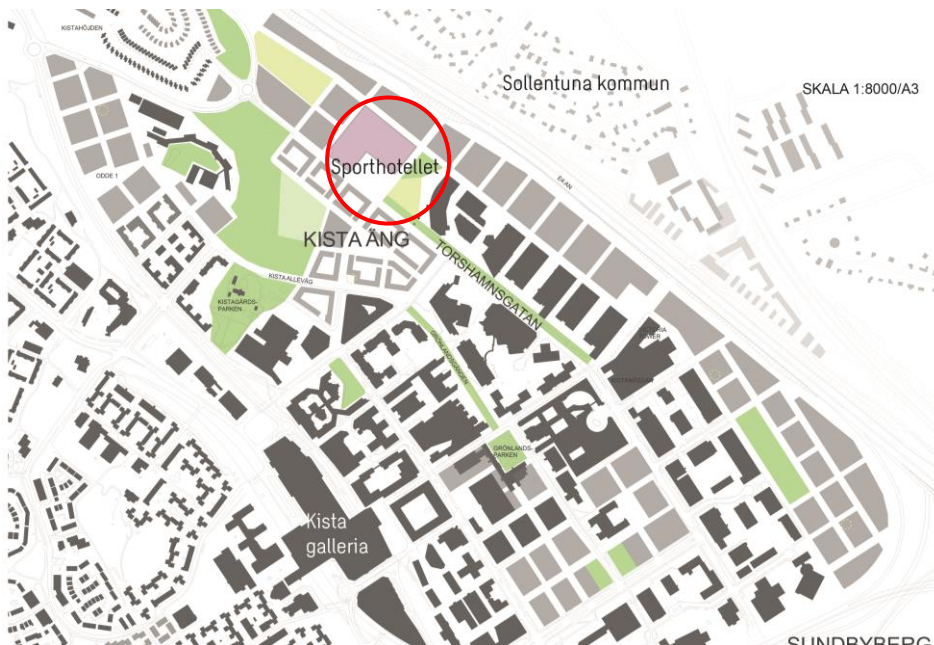
Enligt separat parkerings PM föreslås 257 stycken bilparkeringar och 830 stycken cykelparkeringar. Parkering kommer framförallt att vara i garage men längs Gata 2 och Bakgatan kommer det finnas möjlighet till korttidsparkering för bilar. Korttidsparkering för cykel kommer finnas runt hela kvarteret. Särskilda angöringsfickor planeras anordnas längs Urbana stråket så att angöringskrav uppfylls. Då kvarteret kommer innehålla större sportanläggning med publik samt ett hotell planeras det för angöringsplatser för bussar längs Torshamnsgatan.

# 1. Bakgrund

I Kista pågår en fortsatt exploatering som i huvudsak utgår från tidigare framtagna strukturplan. I strukturplanen ingår bland annat utveckling längs Torshamnsgatan i norra delen av Kista. På norra sidan om Torshamnsgatan enligt Figur 2 planeras kvarteret "Sporthotellet" vilket detta PM behandlar. Kvarteret planeras med bostäder, hotell och en större anläggning med framför allt tennis och padel. Sportanläggningen ska också innehålla en centercourt med åskådare. Utöver detta ska kvarteret också innehålla torg, kontor och butiker.

Söder om kvarteret Sporthotellet planeras Kista Äng med 1 600 lägenheter. Mellan Sporthotellet och motorvägen samt på Torshamnsgatans förlängning norr ut finns det även planer på exploatering enligt strukturplanen för Kista, vilket alltså gränsar mot kvarteret Sporthotellet vid Gata 2 och Bakgatan (Se Figur 2). Förutsättningarna för den framtida exploateringen utanför Sporthotellet vid Gata 2 och Bakgatan behandlas inte i detta PM.

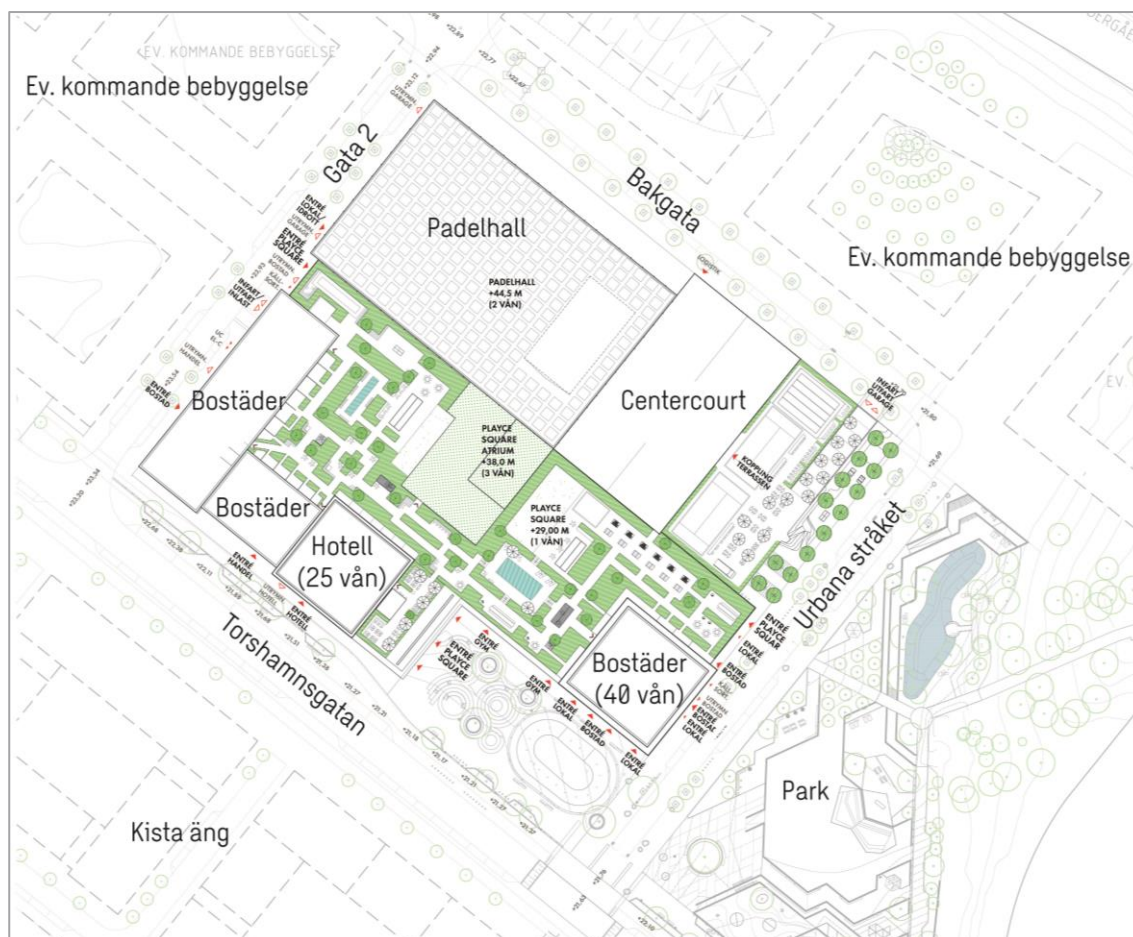
Detta PM beskriver hur samtliga trafikslag är tänkta att trafikera kvarteret samt hur angöring och parkering tillgodoses.



Figur 2. Sporthotellets läge (inringat) och intilliggande gator utifrån Kistas strukturplan.

## 2. Gators utformning

Sporthotellet omsluts av Torshamnsgatan, Urbana stråket, Bakgatan och Gata 2 se Figur 3. Torshamnsgatan gränsar till Kista äng som har en beslutad sektion sedan tidigare men där detaljer anpassas efter Sporthotellet. Nedan följer utformningsförslag för gatorna och dess tilltänkta användning.



Figur 3. Förslag på gatusektionerna runt Sporthotellet

Kvarteret är planerat med många olika funktioner som kommer sprida liv och rörelse stora delar av dygnet men också kommer ge en utspridning av trafiken till och från området. Bebyggelsen är placerad inom kvarteret och ett gatunät runt om planområdet. Översiktligt så sker all motorfordonstrafik som ska till och från kvarteret via Torshamnsgatan. För att komma in i kvarteret svänger

Sweco | PM Trafik

Uppdragsnummer: 30006596

Datum: 2022-06-12

Ver: 3

Dokumentreferens:

\\sweco.se\se\sto01\projekt\22149\12706544\_sporthotellet\000\10\_arbetsmaterial\utredning\pm trafik - sporthotellet.docx

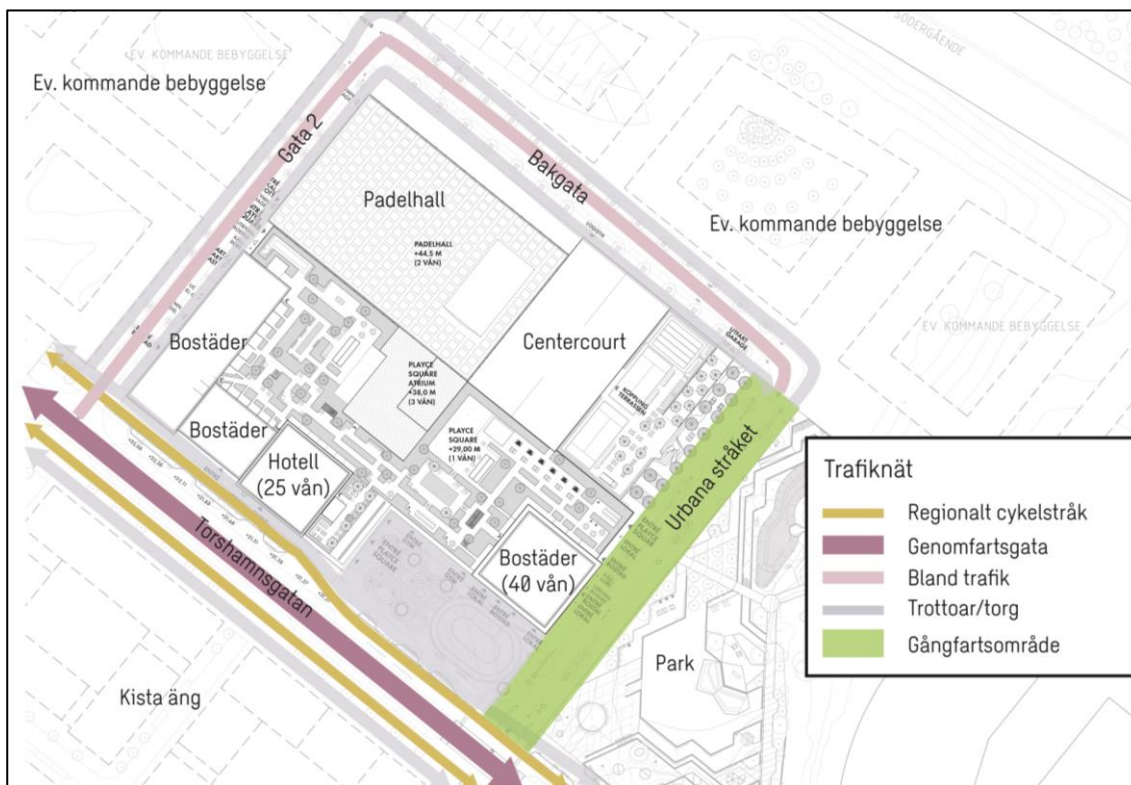


fordonen in på Gata 2 och kan angöra eller parkera längs med gatan. In- och utfarter till garage planeras bli längs Gata 2 och Bakgatan. Leveranser föreslås framför allt bli i garaget för Gata 2.

Urbana stråket planeras vara ett prioriterat stråk för fotgängare, reglerat som gångfartsområde och enkelriktat för motorfordon i riktning mot Torshamnsgatan.

För de fordon som kommer ut från garagen hänvisas till Gata 2 för att ta sig ut ur området. Eventuellt kommer det finnas möjlighet att anlägga en vändplats för personbilar innan Urbana stråket. För de fordon som inte kan vända innan Urbana stråket vid Bakgatan finns möjlighet att svänga ut på Torshamnsgatan genom de enkelriktade Urbana stråket. Lösningen innebär att så få motorfordon som möjligt behöver använda Urbana stråket som genomfart, men att det ändå är möjligt. Det kommer dock inte vara en framkomlig väg då gångfartsområdet kommer att utformas med möbler och plantering för att fordon ska hålla gånghastighet.

I Figur 4 är en sammanfattande bild över de trafikslag som trafikerar kvarteret.



Figur 4. Sammanfattande trafiknät.

## 2.1 Torshamnsgatan

Torshamnsgatan sträcker sig från Kistagången mot Kistahöjden och är en mycket viktig länk som genomfartsled och går parallellt med E4. I söder kommer gatan från Kistagången, Kistamässan och vidare mot trafikplats Kista. Norrut går Torshamnsgatan mot norra Kista, trafikplats Tureberg, Kistahöjden och Husby. Gatusektionen föreslås bli 36,6 meter bred och kommer ha väl

Sweco | PM Trafik

Uppdragsnummer: 30006596

Datum: 2022-06-12

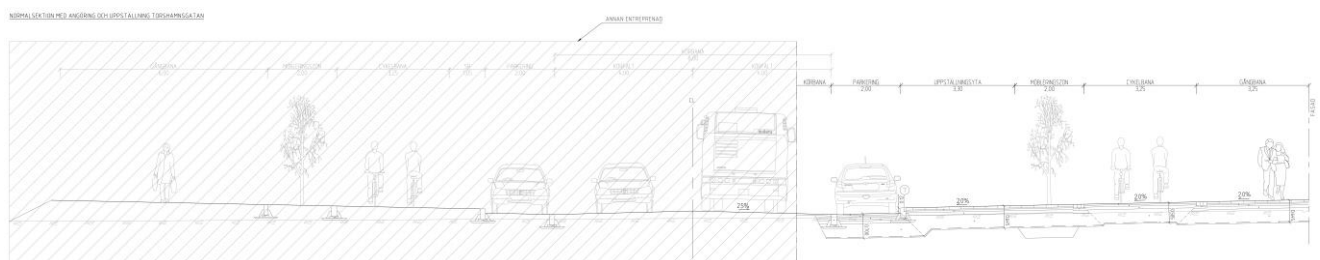
Ver: 3

Dokumentreferens:

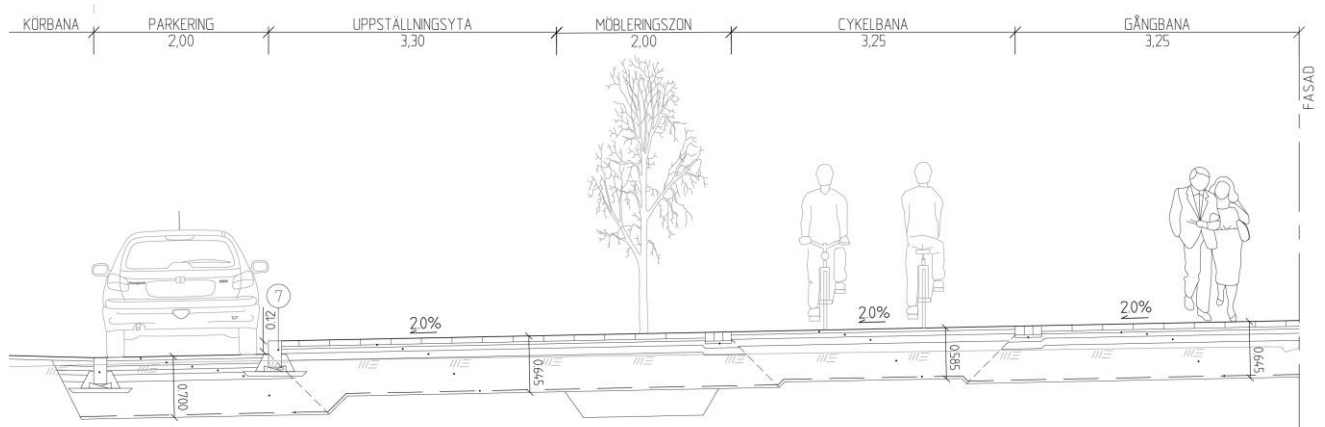
\\sweco.se\se\sto01\projekt\22149\12706544\_sporshotellet\000\10\_arbetsmaterial\utredning\pm trafik - sporshotellet.docx

tilltagna gångbanor om 6 meter på vardera sidan. Sträckan är utpekad som regionalt cykelstråk i Stockholms stads cykelplan och längs gatans båda sidor finns 3,25 meter breda dubbelriktade cykelbanor. Söderut har stråket koppling med cykelstråket längs Kistagången. Gång- och cykelbanan blir upphöjd vid Gata 2. Vid Urbana stråket som föreslås vara gångfartsområde korsar motorfordonen över gång- och cykelbanan där motorfordonen har väjningsplikt. Torshamnsgatan får trädplantering på båda sidor och längsgående parkering. Den skyltade hastigheten på Torshamnsgatan planeras att ändras från nuvarande 50 km/tim till 40 km/tim, i samband med genomförandet av Stockholms stads hastighetsplan.

Besökare som kommer med chartrade bussar till hotellet och centercourten planeras att angöra längs Torshamnsgatan direkt utanför hotellets entré.



Figur 5. Sektion Torshamnsgatan med mått från systemhandling Kista Äng 2016-10-20 som är graferat. Till höger i bild är sektion mot fasad för Sporthotellet.



Figur 6. Inkommande sektion för Torshamnsgatan delen som hanteras av kv. Sporthotellet 2022-06-17.

## 2.2 Urbana stråket

Det Urbana stråket sträcker sig från Kista Galleria, via Kista äng och in till Sporthotellet. I framtida planer kan det även bli aktuellt att stråket fortsätter under motorvägen och in i Sollentuna. Stråket utformas för att vara tillgängligt och anpassat för fotgängare och cyklister. Norr om Torshamnsgatan, det vill säga där Sporthotellet tar vid, föreslås Urbana stråket vara utformat som ett gångfartsområde som är enkelriktat för motorfordon i riktning mot Torshamnsgatan från Bakgatan. Det innebär att all motorfordonstrafik kommer

Sweco | PM Trafik

Uppdragsnummer: 30006596

Datum: 2022-06-12

Ver: 3

Dokumentreferens:

\\sweco.se\se\sto01\projekt\22149\12706544\_sporthotellet\000\10\_arbetsmaterial\utredning\pm trafik - sporthotellet.docx



att åka in till Sporthotellet via Gata 2 vilket har möjlighet att skapa höga vistelsevärden för fotgängare och cyklister. Gatan planeras bli 16,5 m bred.

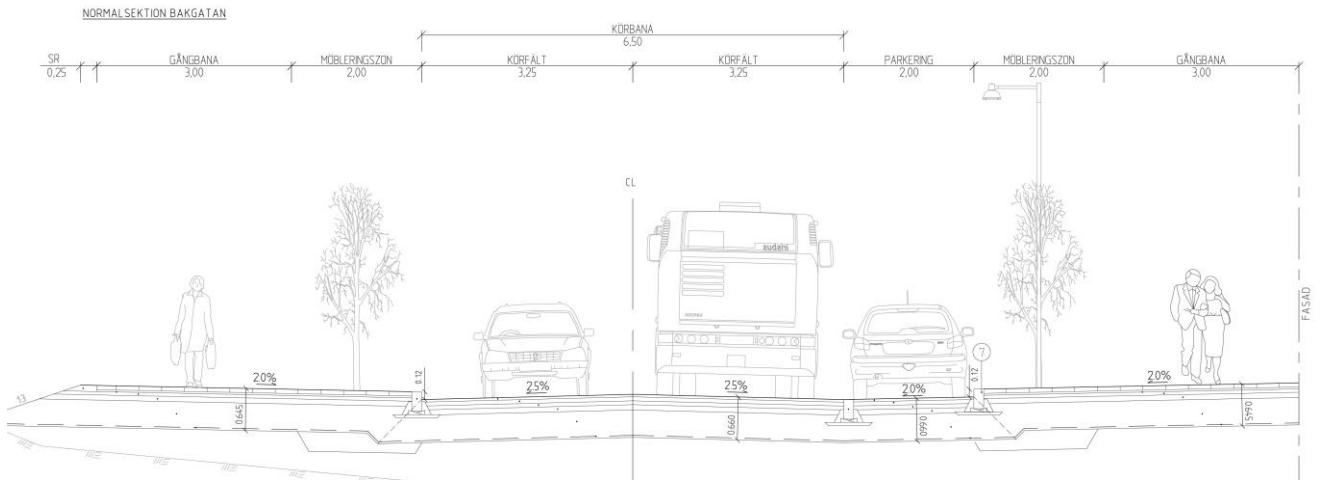
Det Urbana stråket har separerad cykelbana genom Kista äng. Efter passagen vid Torshamnsgatan förväntas de flesta cyklister antingen ha nått sin målpunkt inom kvarter Sporthotellet eller fortsätta sin färd på Torshamnsgatan. Det kommer därför vara relativt lågt flöde av cyklister som ska igenom hela vägen till Bakgatan och cyklisterna kan därför anpassa sin hastighet till gångfart utan att de stör cyklisternas framkomlighet eftersom det är få som kommer använda Urbana stråket som genomfart. Om Urbana stråket i framtiden får en förlängd sträckning under motorvägen kan Urbana stråket eventuellt behöva prioritera cyklisternas framkomlighet mer då behovet av genomfart ökar.

De målpunkter som finns vid Sporthotellet på västra sidan om Urbana stråket är bostadsentréer, mindre lokaler och källsorteringsanläggning. På östra sidan kommer det att vara park. För att möta de angöringskrav som finns behöver det planeras in markerade angöringsfickor som har tydlig begränsning så att de bara uppfyller angöringskraven för till exempel avfallshantering.

Fotgängare är de som huvudsakligen kommer använda entréerna. Ett tillgängligt stråk behöver planeras in och föreslås ligga på västra sidan för att möta krav för personer med funktionshinder. Bilister till bostäderna och anställda till lokalerna förväntas framförallt parkera i garaget. De lokaler som planeras har ännu inte fastställda hyresgäster men bilanvändandet fram till entré kommer troligen att vara mycket få. Utöver målpunkterna kan det förekomma viss genomfartstrafik. Trafiken till garagen är tänkta att köra via Gata 2 både när de ska in i kvarteret och ut ur kvarteret. Den genomfartstrafik som därmed kan förekomma är spilltrafik som alltså inte tar vägen via Gata 2. För att Urbana stråket ska upplevas som gångfartsområde behöver det Urbana stråket möbleras så att hastigheten för motorfordon och cyklister håller hastighetsbegränsningen. Det kommer också innebära att motorfordon väljer Gata 2 för att ta sig ut ur kvarteret då Urbana stråket inte kommer ha en utformning som främjar framkomligheten för motorfordon.

## 2.3 Bakgatan

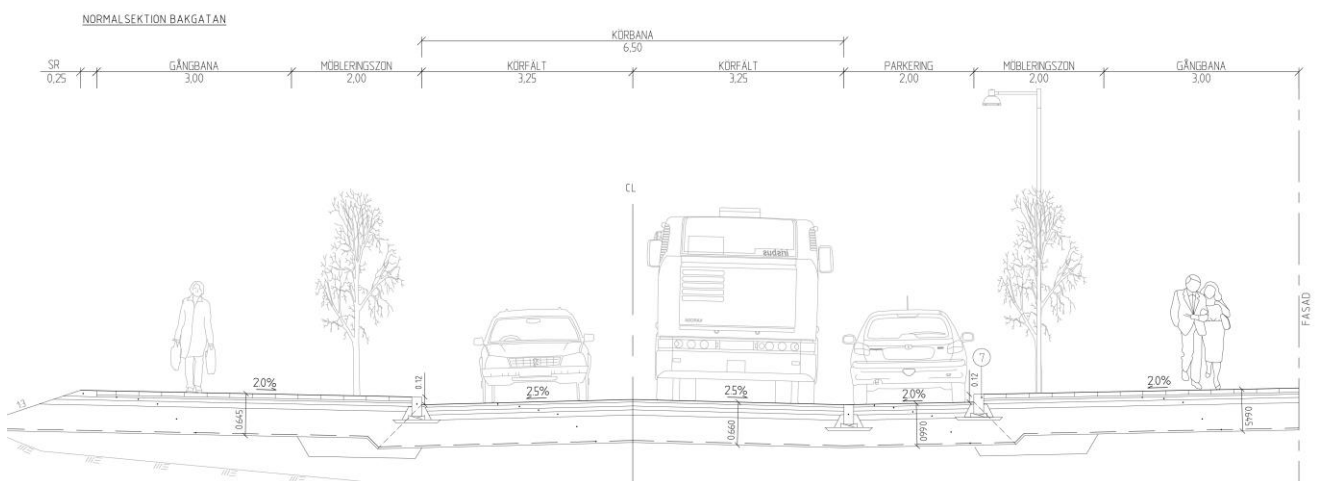
Gatan som är benämnd "Bakgata" enligt Figur 4 sträcker sig från Kistagången i sydost, parallellt med motorvägen och Torshamnsgatan mot Esbotunneln. Vid anslutningen mot Kistagången kommer endast gång- och cykeltrafik vara möjlig och motorfordonstrafik mot Kistagången hänvisas istället till Torshamnsgatan. Då Torshamnsgatans får mycket goda förutsättningar för cykling föreslås cykling på Bakgatan att ske i blandtrafik. Gatan får längsgående parkering på sydvästra sidan mot Sporthotellet. Den föreslagna gatusektionen är 20,5 meter bred.



Figur 7. Föreslagen sektion för Bakgatan.

## 2.4 Gata 2

Gata 2, enligt Figur 8, 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. Den föreslagna sektionen är 16,5 meter bred. Få målpunkter planeras längs gatan för fotgängare och cyklister då de framförallt är placerade längs Torshamnsgatan och Urbana stråket. Cyklister är därför hänvisade till körbanan där det kommer vara hastighetsbegränsningen 30 km/h.



Figur 8 Föreslagen sektion för Gata 2. Trädraden varvas med kantstensparkering.

### 3. Anslutning till kollektivtrafik

Idag går busslinjerna 155, 514, 518, 537, 627 samt 518 (under rusningstid) på Torshamnsgatan, Borgarfjordsgatan och Kista alléväg, se Figur 9.

Stombusslinje 178 trafikerar vid Kistagången. Framför det planerade Sporthotellet finns dock idag ingen busslinje och närmaste hållplats är Kista alléväg. Inom cirka en kilometers gångavstånd från Sporthotellet finns även pendeltågsstationen Helenelund och tunnelbanestationen Kista.



Figur 9 Dagens kollektivtrafiklinjer i Kista, Sporthotellet är markerat med en röd ring. Källa: SL.se

Den framtida trafikeringen av kollektivtrafiken i Kista är just nu under utredning. Både inom programmet för Tvärbanans förlängning och när det gäller stombusslinje K:s framtida sträckning som helhet. Det är därför oklart om det i framtiden kommer att gå någon busslinje på Torshamnsgatan utanför Sporthotellet, men ett alternativ som diskuteras är att dra en busslinje längs med Torshamnsgatan västerut istället för längs med Kista alléväg. Sporthotellet kommer dock att ha tillgång till ett bra kollektivtrafikutbud med gångavstånd inom 1 km till tunnelbana, bussar och stombussar men även pendeltåget med drygt 1 km:s avstånd, även om det inte går en busslinje precis framför Sporthotellet.

Kollektivtrafiken i området kommer att förbättras ytterligare när tvärbanans Kistagren är färdig med en sträckning längs Kistagången. En byggnation pågår nu av Tvärbanans Kistagren från Norra Ulvsunda via Bromma flygplats, Kista och vidare till Helenelund.

## 12/20



Figur 11 Trafikflödeskarta med dagens trafik samt tillkommande trafik från Kv. Odde, Kista Äng, Kista Gård och Sporthotellet. Planområdet är inringat i rött. Källa: Trafikutredning Kv. Odde, November 2017

En prognos för det framtida trafikflödet på Bakgatan saknas dock i trafikutredningen för Kv Odde, varför en översiktlig bedömning görs av dess framtida flöde. I framtiden kan det bli aktuellt att Bakgatan fortsätter norrut och kopplas ihop med Esbogatan i nordväst. Det kan då alstra en del genomfartstrafik, men troligen kommer andelen genomfartstrafik att bli liten eftersom Torshamnsgatan kommer att vara det naturliga alternativet för genomfartstrafiken. Bakgatan kommer främst att ha en funktion för matning till och från de fastigheter som ligger längs med gatan. En grov uppskattning är att Bakgatan kommer att ha mellan 2000 – 4000 fordon/dygn (d v s cirka 25% av flödet på Torshamnsgatan). Detta är dock en mycket grov uppskattning eftersom det saknas uppgifter om de framtida verksamheterna längs Bakgatan.

## 4.1 Trafikalstring från Sporthotellet

De tillkommande trafikmängderna för enbart exploateringen av Sporthotellet har beräknats med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg. Indata består av en grov uppskattning av BTA för lägenheter (ca 35 000), idrottsanläggning (ca 10 000), kontor (ca 21 000), restaurang (ca 1500) och handel (ca 2500). Indata för trafikstringsstringen består även av antaganden gällande närhet till kollektivtrafiknoder, närhet till lokalt centrum, standard på gång- och cykelvägnät mm. Utifrån dessa underlag har en beräkning gjorts som visar antalet resor/dygn, se Tabell 1. Resor fördelat per färdmedel visas i Tabell 2. Trafikstringsverktyget tar dock inte hänsyn till trafikstringsstringen för hotellet fullt ut och räknas tillsammans med kontor.

Tabell 1. Antal resor/dygn (exkl. nyttotrafik) fördelat per markanvändning.

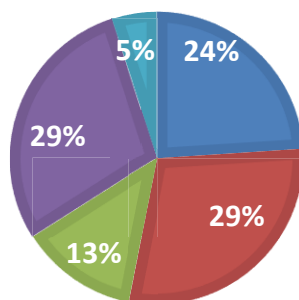
	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
<b>Lägenheter</b>	415	988	202	999	86	2690
<b>Kontor</b>	685	1248	343	430	74	2781
<b>Handel</b>	439	331	166	618	24	1820
<b>Restaurang</b>	149	254	47	505	37	993
<b>Idrottsanl.</b>	1587	1147	1011	1248	431	5424
<b>Totalt</b>	<b>3275</b>	<b>3969</b>	<b>1770</b>	<b>4034</b>	<b>652</b>	<b>13699</b>

Resultatet av trafikallstringen korrigeras för att motsvara årsvardagsdygnstrafik (ÅVDT) där antagandet att 1,2–1,5 personer reser per bil gör att antalet fordon/dygn blir lägre än antalet bilresor. Exploateringen av Sporthotellet beräknas alstra en årsvardagsdygnstrafik med bil på cirka 3 300 fordon/dygn. Utifrån erfarenhet så bedöms trafikallstringen för bil ligga lågt, medan alstringen från idrottsanläggningen bedöms ligga högt.

Tabell 2. Skattad färdmedelsfördelning

## SKATTAD FÄRDMEDELSFÖRDELNING

■ Bil ■ Kollektivtrafik ■ Cykel ■ Till fots ■ Annat





## 5. Angöring och parkering

### 5.1 Angöring

Enligt Boverkets byggregler bör parkeringsplatserna närmast entrén till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus, vara avsedda för personer med nedsatt rörelseförmåga. Parkeringsplatsen bör anläggas inom 25 meter från entrén. För god tillgänglighet bör måttet mellan entré och parkeringsplats inte överstiga 10 meter.

Lastning, lossning och övrig hantering av gods bör hanteras på kvartersmark. Endast om särskilda skäl föreligger kan lastning och lossning av mindre godsmängder hanteras från gatumark. För tyngre och större varor så bör avståndet inte vara större än 10 meter. Om avståndet är över 20 meter ger det en låg standard enligt riktlinjerna. För mindre varor ger avstånd upp till 20 meter god standard.

Hämtning av varuleveranser och sophantering ska kunna utföras på ett trafiksäkert sätt och därför ska avfallsutrymmen placeras så att behovet för hämtningsfordon att köra bland människor minimeras. Den tillgängliga körbanan bör vara minst 5,5 meter bred om körning i båda riktningarna förekommer.

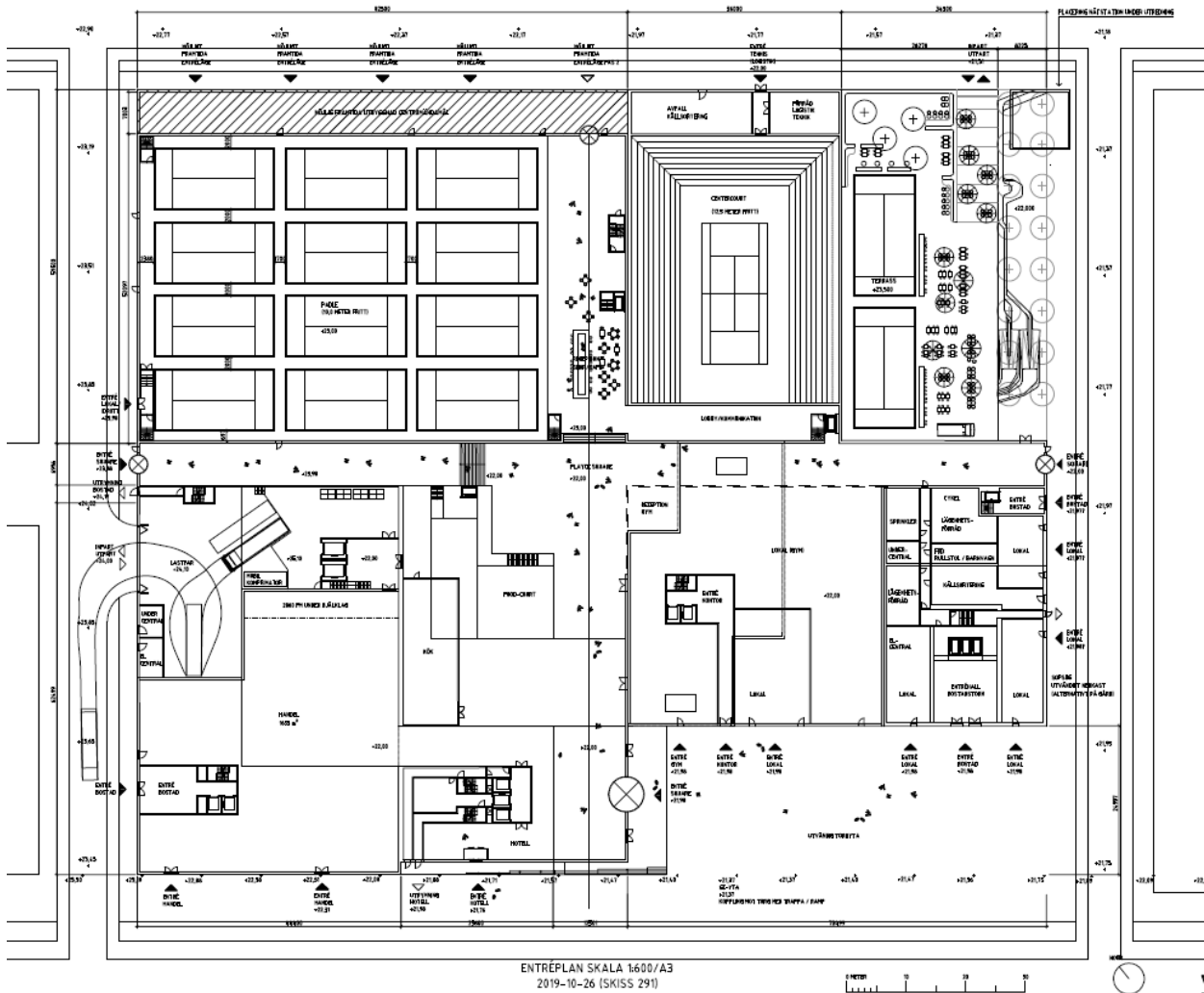
- 1.
- 2.
- 3.

#### 3.1.1. Angöring i planförslaget

Det nya Sporthotellet medför ett behov av leveranser och parkering som ska lösas på fastighetsmark. Torshamnsgatan är tänkt att bli hotellets framsida och varutransporter bör därför inte angöra därifrån, men däremot ska huvudentrén vara tillgänglig för angöring. Gatan sydöst om hotellet har pekats ut som urbant stråk med viktig koppling till Sollentuna för gående och cyklister och bör därför inte nyttjas för leveranser. Leveranser föreslås istället ske via Gata 2, vilket gör att trafikmängden på det Urbana stråket kan minimeras. In- och utfart för parkeringen föreslås ske från Bakgatan, vilket innebär att trafiken till och från parkeringen kommer att matas via Gata 2.

För angöring nära entréer i gatuplanet kan kantstensparkeringen nyttjas på alla gator runt kvarteret förutom för Urbana stråket då det är gångfartsområde. För personer med nedsatt rörelseförmåga så föreslås parkeringsplatser på Torshamnsgatan i direkt anslutning till huvudentrén.

Någon vändplats för större fordon kommer inte att behövas då alla gator är öppna för genomfart. Det kommer dock vara lägre framkomlighet vid Urbana stråket. För att lättare förstå hur motorfordon tar sig ut ur området så bör det finnas vägvisning från garageutfarterna från Bakgatan via Gata 2 ut på Torshamnsgatan.



Figur 12. Entréplan med bl a lägen för in- och utfart för leveranser och parkering.

## 5.2 Parkering

Stockholms stad har gjort en analys av parkeringsbehovet för Sporthotellet i PM "Parkeringstal Del av Akalla 4:1 vid Torshamnsgatan i stadsdelen Kista" (2021-03-29). Nedan görs en sammanfattning av detta PM.

### 4.2.1. Bilparkering

Projektet består av en byggherre, Playce AB som bygger sammanlagt 586 lägenheter, både bostadsrätter och hyresrätter, varav en övervägande del smålägenheter.

Lägenhetstyp	Antal
1 rok (<35 kvm)	434 st (74 %)
2 rok (<55 kvm)	76 st (13 %)
2-3 rok (<64 kvm)	76 st (13 %)
<b>Totalt</b>	<b>586 st</b>

Då en övervägande del av lägenheterna planeras bli så kallade smålägenheter bedöms detta möjliggöra en nedräkning av parkeringstalet med 30 procent för alla ettor, 15 procent för alla tvåor och 5 % för alla treor, vilket ger ett projektspecifikt parkeringstal på 0,39 parkeringsplatser per lägenhet. Besöksparkering anordnas genom samnyttjande och därför görs inget påslag på parkeringstalet.

Playce AB planerar att genomföra mobilitetsåtgärder motsvarande grundläggande nivå vilket kan ge 10 % avdrag och därmed ett parkeringstal för bil på 0,35. Det är dock viktigt att poängtera att det kommer göras en bedömning av de föreslagna mobilitetsåtgärderna för att säkerställa att mobilitetsåtgärderna uppfyller vald mobilitetsnivå samt om åtgärderna är lämpliga och har genomslagskraft i det aktuella området. Därefter kan justeringen av p-talet ske.

För dp Del av Akalla 4:1 vid Torshamnsgatan i stadsdelen Kista tillkommer, förutom bostäder, även kommersiella verksamheter som handel-, hotell-, kontor- och idrottsytor. Detta innebär att det också kommer att finnas ett kommersiellt parkeringsbehov. För dp Del av Akalla 4:1 vid Torshamnsgatan i stadsdelen Kista görs följande bedömning:

- Kontor: 4 platser per 1000 kvm BTA
- Hotell: 4 platser per 1000 kvm BTA
- Idrott: 2 platser per spelbana (padelbana)

Motivet till dessa parkeringstal är det medellånga avståndet till spårbunden kollektivtrafik (ca 1 km) och verksamheternas typ.

Samnyttjande av parkering är möjligt om det finns olika användargrupper som har olika parkeringsbehov under dygnet. Bedömningen är att projekt Del av Akalla 4:1 vid Torshamnsgatan i stadsdelen Kista har förutsättningar för möjlighet till samnyttjande av parkeringsplatser eftersom det finns en samlokalisering av olika verksamheter. Samnyttjandet kan dock inte ske med

boendeparkering eftersom man vill möjliggöra för boende att lämna bilen hemma och ha en fast plats.

		Vardag 10-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Natt
Bostäder*	586lgh	205ppl	205ppl	205ppl	205ppl
Kontor	7750kvm	31ppl	6ppl	3ppl	0ppl
Hotell	7750kvm	15ppl	15ppl	15ppl	28ppl
Idrott	16 banor	6ppl	32ppl	26ppl	0ppl
Summa		257ppl	258ppl	249ppl	23ppl

Figur 13 Beräknat bilparkeringstal vid samnyttjande baserat på belägningsgrad för de olika verksamheterna. Källa: PM "Parkeringstal Del av Akalla 4:1 vid Torshamnsgatan i stadsdelen Kista" (2021-03-29)

Enligt Figur 13 ovan infaller den högsta efterfrågan på parkering en vardag kl 10-16. Antalet bilparkeringsplatser som behöver anläggas i projektet är således 258 stycken.

#### 4.2.2. Cykelparkering

Antalet cykelparkeringsplatser för bostäderna beror på lägenhetsstorlekar och förmodat antal boende, men en riktlinje är att alla boende ska kunna parkera en cykel i anslutning till sin bostad. Utifrån detta har staden definierat cykelparkeringstal i ett spann om 2,5–4 cyklar per 100 kvm BTA. Var talet bör placeras inom detta spann avgörs inom varje projekt. För dp Del av Akalla 4:1 vid Torshamnsgatan i stadsdelen Kista görs bedömningen att 3 platser per 100 kvm BTA för bostäder är ett lämpligt cykelparkeringstal.

Antalet cykelparkeringsplatser för andra verksamheter och ändamål behöver också tillgodoses. Cykelparkeringsbehovet anpassas efter de specifika förutsättningarna som finns inom varje nybyggnadsprojekt. Utifrån detta har staden definierat cykelparkeringstal i ett spann om 10-20 cyklar per 1000 kvm BTA för kontor och 10-40 parkeringsplatser per 100 besökare för idrotts-, nöjes- och rekreationsanläggningar. Var talet bör placeras inom detta spann avgörs inom varje projekt. För dp Del av Akalla 4:1 vid Torshamnsgatan i stadsdelen Kista görs bedömningen att 20 platser per 1000 kvm BTA är ett lämpligt cykelparkeringstal för kontor. Ett lämpligt cykelparkeringstal för idrottsanläggningarna är 25 platser per 100 besökare. Utgångspunkten är att varje spelbana har 4 stycken besökare. Antalet cykelparkeringsplatser som totalt behöver anläggas i projektet är 830 stycken, se Figur 14.

	Yta	Parkeringstal	Antal parkeringsplatser
Bostäder	22123 kvm	30 platser per 1000 kvm	664 cppl
Kontor	7550 kvm	20 platser per 1000 kvm	150 cppl
Idrott	16 spelbanor	25 platser per 100 besökare	16 cppl
Totalt			830ccpl

Figur 14 Beräknat antal cykelparkering för de olika verksamheterna. Källa: PM "Parkeringstal Del av Akalla 4:1 vid Torshamnsgatan i stadsdelen Kista" (2021-03-29)

Behovet av cykelparkering ska främst hanteras på kvartermark. Platserna bör vara lättåtkomliga, nära målpunkter (t.ex. entréer till butikslokaler), ljusa och trygga. Hänsyn ska tas till mer utrymmeskrävande cyklar och tillbehör, som

lastcyklar och cykelkärror. Det bör finnas platser som är väderskyddade där det går att låsa fast cykeln ordentligt med ramlåsning. I regel löses detta genom att det finns cykelparkeringsplatser både inom- och utomhus. Dörrar till cykelparkering bör vara försedda med automatisk dörröppnare.

#### 4.2.3. Sammanställning parkering

586 lägenheter, 15 500 kvm BTA för kontor och hotell och 14 130 kvm idrottsanläggning.

Lägesbaserat p-tal:	0,53/lgh
Projektspecifikt p-tal:	0,39/lgh
Grönt p-tal 10% :	0,35/lgh

#### Bilparkeringsbehov (p-platser)

Bostäder:	205 st
Hotell:	15 st (natt 28st )
Kontor:	31 st (vardagar)
Idrott:	32 st
<b>Totalt:</b>	<b>257 st</b>

#### Cykelparkeringsbehov (p-platser)

Bostäder:	664 st
Kontor:	150 st
Idrottsändamål:	16 st
<b>Totalt:</b>	<b>830 st</b>

#### 4.2.4. Parkering på gatumark

Den parkering på gatumark som föreslås kommer att vara för korttidsparkering max 2 timmar. Syftet med kantstensparkering är att skapa god tillgänglighet till entréer och målpunkter inom kvarter Sporthotellet. Parkering för boende ska däremot lösas på fastighetsmark i kvarterets garage.

## 6. Påverkan på befintligt trafiknät

Det befintliga vägnätet i denna del av Kista består av relativt nybyggda gator som har en god standard på sina gatusektioner och tål de trafikmängder som finns idag. De är även trafiktåliga utifrån beräknade framtida trafikflöden. De boendemiljöer som är nybyggda är också anpassade till de framtida trafikmiljöerna, med bland annat hänsyn till buller. I anslutning till Sporthotellet kommer Torshamnsgatan att bli den mest trafikerade gatan, med framtida flöden mellan 8000 - 12 000 fordon/dygn. Den föreslagna gatusektionen för Torshamnsgatan klarar dock dessa trafikflöden utan kapacitetsproblem.