

# KRISTINEBERGS BOLLPLAN

## MOBILITETSUTREDNING



2024-10-30



# KRISTINEBERGS BOLLPLAN

## Mobilitetsutredning

Uppdragsnamn	Mobilitetsutredning Kristinebergs bollplan
Uppdragsnummer	10361895
Författare	Hanna Lövgren, Tova Stenvi
Datum	2024-10-30
Granskad av	Julie Schack

## KUND

**Cedervall Arkitekter AB**

## KONSULT

### WSP

121 88 Stockholm-Globen  
Besök: Arenavägen 7  
Tel: +46 10-722 50 00  
WSP Sverige AB  
Org nr: 556057-4880  
**wsp.com**

## KONTAKTPERSONER

WSP – Tova Stenvi, [tova.stenvi@wsp.com](mailto:tova.stenvi@wsp.com)

Cedervall Arkitekter AB – Carin Öman, [carin.oman@cedervallarkitekter.se](mailto:carin.oman@cedervallarkitekter.se)

# SAMMANFATTNING

Spelplanen är lokaliserad i Stockholms innerstad på Västra Kungsholmen och bebyggelsekaraktären utgörs av tätbebyggd stadsmiljö i ett område under utveckling. Utvecklingen innebär tillkommande bebyggelse av blandad karaktär samt att väginfrastrukturen för både aktiva trafikanter och biltrafiken kommer utvecklas i relation till det.

En nya 11-spelplanen kommer ersätta den befintliga 7-spelplanen på platsen vilken kommer omlokaliseras till närområdet. Den nya spelplanen är menad att ersätta 11-spelplan vid Stadshagens IP och berörd verksamhet på Stadshagens IP kommer där med flyttas till Kristinebergs BP. Utöver föreningsfotboll för barn och unga, vilket primärt kommer bestå av träning genom breddfotboll under barmarksäsongen, så kommer den nya spelplanen också fungera som en ispist för spontanidrott under vintersäsongen.

Spelplanens parkerings- och angöringsefterfrågan beror i stor utsträckning på idrottsverksamheten som kommer nyttja spelplanen samt förutsättningarna att ta sig till och från spelplanen. Under maxtimmen en vanlig vecka, vilket utgör den dimensionerande timmen för parkerings- och angöringsefterfrågan, förväntas ungefär 150 besökare/utövare finnas vid spelplanen. Flest besökare/utövare förväntas befinna sig på spelplanen under vardagskvällar mellan kl. 17-19. Föreningsidrotten kommer dock nyttja spelplanen mellan kl. 16-22 under vardagskvällar och sedan kommer drift av spelplanen ske mellan kl. 22-23 flera dagar i veckan. Under dagtid kan närliggande skolor komma att nyttja spelplanen. Under vintersäsongen förväntas nyttjandet av spelplanen vara lägre än under barmarkssäsongen.

Upptagningsområdet till spelplanen är lokalt och det vanligaste sättet att ta sig till och från spelplanen är till fots. Även cykel och kollektivtrafik är vanligt förekommande medan få väljer bilen. Förutsättningarna att ta sig till fots eller med cykel till spelplanen bedöms goda, lika så med kollektivtrafik. Beräkningar av parkeringsefterfrågan för planen bedöms vara runt 25 platser för cykel och 5 platser för bilar. Parkeringsbehovet för cyklar löses genom anläggande av cirka 20 nya cykelparkeringar på allmän platsmark och utnyttjande av befintlig parkering i direkt anslutning till planen. Ingen ny parkering för bil bör anläggas för bollplanen, då efterfrågan på parkering bedöms som mycket låg. De som vill resa med bil bör hänvisas till att nyttja befintliga parkeringar i området. En parkeringsplats för rörelsehindrade anläggs i anslutning till huvudentrén. Angöring skulle vara möjligt att lösa längs Olof Dalins väg och/eller Elersvägen.

## INNEHÅLL

Sammanfattning	3	
1 Inledning	5	
1.1 Syfte och avgränsning	5	
2 Utvecklingsplaner	6	
2.1 Detaljplanen	6	
2.2 Utvecklingsplaner i närområdet	7	
3 Förutsättningar och parkeringsefterfrågan	8	
3.1 Idrottsverksamheten	8	
3.1.1 Nyttjande av spelplanen		8
3.1.2 Antal besökare		8
3.1.3 Upptagningsområde och resvanor		9
3.2 Områdeskaraktär	10	
3.3 Kollektivtrafik	11	
3.3.1 Närhet, utbud och turtäthet		11
3.3.2 Restider och komfort		12
3.4 Parkering i närområdet	12	
3.5 Bedömning av parkeringsefterfrågan	14	
4 Parkeringsberäkning	15	
4.1 Mobilitetsåtgärder	16	
5 Parkeringslösning	17	
5.1 Föreslagen utformning	19	
6 Slutsatser	20	



# 1 INLEDNING

Idag råder det brist på idrottsytor i Stockholms innerstad och på Kungsholmen finns en stor efterfrågan på ytterligare idrottsytor och fotbollsplaner för att kunna tillgodose efterfrågan på träningsmöjligheter, särskilt hos barn och ungdomar. Med anledning av detta vill staden pröva möjligheten att utveckla Kristinebergs BP, belägen på västra delen av Kungsholmen i anslutning till Kristinebergs IP, och utveckla den befintliga 7-spelplan för fotbollsutövning till en 11-spelplan.



Figur 1. Spelplanens lokalisering, markerat med röd cirkel (bakgrundskarta från Lantmäteriet).

Kristinebergs BP ligger inom detaljplanerat område och utvecklingen av platsen kommer innebära en ändring av den befintliga detaljplanen *Tennisbollen 1 m.fl.* Ändringen syftar till att möjliggöra en 11-spelplan inom Kristinebergs strandpark vilken kommer ersätta minskade idrottsytor på Stadshagens IP. Detaljplanen i sin helhet syftar till att tillgodose ett allmänt lokalt behov av parktillgång med bland annat möjlighet till lek, ytor för idrottsutövande, stärkt grönstråk längs nordvästra Kungsholmen och att stärka platsens roll som en målpunkt i staden, med mera.

Anläggandet av en ny spelplan kommer till viss del påverka hur platsen används idag och det är därför viktigt att se över trafiksituationen med dess angörings- och parkeringsmöjligheter för att säkerställa tillgänglighet och platsens funktion. Då många barn och unga kommer vistas på platsen blir deras självständiga resande samt trafiksäkerheten viktiga aspekter i detta.

## 1.1 SYFTE OCH AVGRÄNSNING

Den här mobilitetsutredningen syftar till att utreda efterfrågan på parkering som underlag till ändring av detaljplan vid utvecklingen av Kristinebergs BP.

Utredningen är avgränsad till parkeringsefterfrågan som uppstår i och med utvecklingen av Kristinebergs BP.

## 2 UTVECKLINGSPLANER

Detaljplanen är lokaliserad i stadsdelen Kristineberg som är belägen i västra delen av stadsdelsområdet Kungsholmen i Stockholms stad. Västra Kungsholmen är under utveckling och flera stadsutvecklingsprojekt pågår. Precis öster om planområdet har det tidigare legat en bussdepå och platsen planeras utvecklas till en tät stadsbebyggelse med blandade funktioner.

Precis sydöst om planområdet ligger Kristinebergs IP som utgörs av en fotbollsplan och friidrottsanläggning som både nyttjas av föreningsidrotten, innerstadsskolor och är öppen för allmänheten under dagtid.

Den befintliga bebyggelsestrukturen i planområdets närhet utgörs dels av täta bostads- och verksamhetskvarter i nordlig och östlig riktning, dels av flerfamiljshus i parkmiljö i västlig och sydlig riktning.

Närområdet präglas också av större väginfrastruktur som Essingeleden och Drottningholmsvägen.

### 2.1 DETALJPLANEN

Planområdet utgörs idag av Kristinebergs strandpark som i huvudsak består av öppna gräsytor samt platser för lek och rekreation. Parkområdet rymmer även ytor för naturpark och rekreationsstråk. Vidare rymmer planen funktioner som till exempel en strandpromenad med bryggor, restaurang och en öppen förskola, en tennishall, skatepark, lekplats, plaskdamm, en 7-spelplan för fotboll med mera.



Figur 2. Schematisk illustration över platsen när denna initialt planerades. Det inhängande området med ett staket som delvis är illustrerat i rött och gult utgör den befintliga 7-spelplanen. Illustrationen stämmer inte helt överens med hur platsen ser ut idag, mellan vattnet och 7-spelplanen finns bland annat en tennishall vilken inte finns med i illustrationen (Stockholms stad, 2005, Gestaltungsprogram för Kristinebergs strandpark).



För att göra plats för en större spelplan inom planområdet kommer den befintliga 7-spelplanen flyttas till annan plats inom västra Kungsholmen, tennishallen kommer rivas och placeringen av skateparken inom planområdet kommer behöva justeras. Den större spelplanen som planeras är menad att ersätta den befintliga 11-spelplanen som idag är lokaliserad vid Stadshagens IP. Verksamheten som bedrivs på den nuvarande spelplanen vid Stadshagens IP kommer följa med spelplanen och i stället bedrivs på Kristinebergs BP. Spelplanen är menad att fungera som en fotbollsplan för primärt föreningsidrott under barmarkssäsongen för att sedan under vintertid fungera som en ispist för spontanidrott.

Spelplanen kommer till stor del vara inhägnad och funktioner som teknisk byggnad, avbytarbås, toalett, förråd och garagecontainer för ismaskin kommer bland annat finnas intill. Huvudentrén för utövarna kommer troligtvis förläggas i sydöstra delen av spelplanen längs kortsidan mot Nordenflychtsvägen.

## 2.2 UTVECKLINGSPLANER I NÄROMRÅDET

Platsen är lokaliserad i ett område under utveckling. I närområdet finns flera pågående utvecklingsprojekt av bygg- och plankaraktär som bland annat inkluderar den intilliggande spelplan, Kristinebergs IP, som ska upprustas för damallsvensk fotboll. Precis öster om platsen kommer även en bussdepå rivas och ge plats för ungefär 800–900 bostäder, centrumverksamhet, idrottshallar, kontorslokaler, hotell, med mera i Hornsbergskvarteren.

Ytterligare fyra detaljplaner pågår i närområdet för olika fastigheter som kommer omvandlas eller utvecklas för att ge plats för bostäder, kontor, publika lokaler och centrumverksamheter i varierande omfattning. Se pågående planarbete för närområdet i figur nedan.



Figur 3. Planarbete i närområdet (Stockholms stads bygg- och plantjänst, 2023).

## 3 FÖRUTSÄTTNINGAR OCH PARKERINGSEFTERFRÅGAN

Efterfrågan på parkering beror på flera faktorer varför en samlad bedömning av efterfrågan behöver göras vid utvecklingen av Kristinebergs BP. I efterföljande delkapitel beskrivs idrottsverksamhetens- och platsens förutsättningar för att därefter göra en samlad bedömning av efterfrågan på parkering. Efterfrågan har bedömts utifrån maxtimmen en vanlig vecka.

### 3.1 IDROTTSVERKSAMHETEN

Verksamheten på spelplanen kommer motsvara verksamheten på den befintliga spelplanen på Stadshagens IP under barmarkssäsongen april till oktober. Spel kommer då primärt ske i tränings syfte genom breddfotboll för 7-spelsplan med flera fotbollslag som tränar parallellt. Under vinterhalvåret, med hänsyn till vädret, kommer spelplanen omvandlas till en ispist för spontanidrott öppen för allmänheten.

#### 3.1.1 Nyttjande av spelplanen

Föreningsidrott med fotbollsträning kommer ske på vardagseftermiddagar under barmarkssäsongen mellan kl. 16-22 där yngre idrottsutövare tränar under den första perioden och äldre idrottsutövare senare under perioden. Drift av spelplanen kommer ske mellan kl. 22-23 flera dagar i veckan. På dagtid kan spelplanen komma att nyttjas av närliggande skolor. På helger kan match- och cupspel förekomma och då primärt mellan kl. 16-20. Flest personer förväntas vara vid spelplanen på vardagseftermiddagar mellan kl. 17-19.

Under veckans maxtimme (vardagar kl. 17–18) kommer det primärt vara idrottsutövare med tränare som befinna sig vid spelplanen. Majoriteten av idrottsutövarna kommer vara barn och ungdomar. Då fotbollsträning inte kräver att idrottsutövaren har med sig någon större utrustning finns det goda möjligheter att använda andra färdmedel än bil. Denna tid på dygnet är också turtätheten i kollektivtrafiken god vilket utgör ett konkurrenskraftigt alternativ till bil utöver aktiva transportslag som gång och cykel.

Åskådare vid spelplanen under veckans maxtimme (vardagar kl. 17–18) antas vara få eftersom inga läktare eller publikplatser kommer byggas.

Under vintersäsongen kommer planen vara isbelagd och allmänheten kommer ha tillgång till planen under dag- och kvällstid. Drift av planen kommer ske dagligen. Enligt uppgift från Idrottsförvaltningen kommer ingen organiserad idrottsverksamhet ske på ispisten.

#### 3.1.2 Antal besökare

Vid dagens spelplan befinner sig upp till 100 utövare/besökare samtidigt på spelplanen under veckans maxtimme. Enligt verksamheterna görs samma uppskattning, 100 utövare/besökare under maxtimmen en vardagskväll, för den nya 11-spelsplanen.<sup>1</sup> Eftersom utövare/besökare anländer strax innan deras träningstid börjar och lämnar strax efter att den slutar, bedöms upp till 150 personer kunna befinna sig i anslutning till spelplanen samtidigt, antaget att de olika träningstiderna på planen är schemalagda omlott med varandra och att inte alla träningstillfällen som pågår parallellt på planen startar och slutar samtidigt. Under en hel vardagskväll (mellan kl. 16-22) spelar upp till 500 utövare.<sup>2</sup> Vid matcher på helger är bedömningen att 50–60 besökare/utövare befinner sig på spelplanen samtidigt.<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Uppgifter från idrottsföreningarna via Stockholms stads Idrottsförvaltning.

<sup>2</sup> Uppgifter från idrottsföreningarna via Stockholms stads Idrottsförvaltning.

<sup>3</sup>Uppgifter från idrottsföreningarna via Stockholms stads Idrottsförvaltning.



### 3.1.3 Uptagningsområde och resvanor

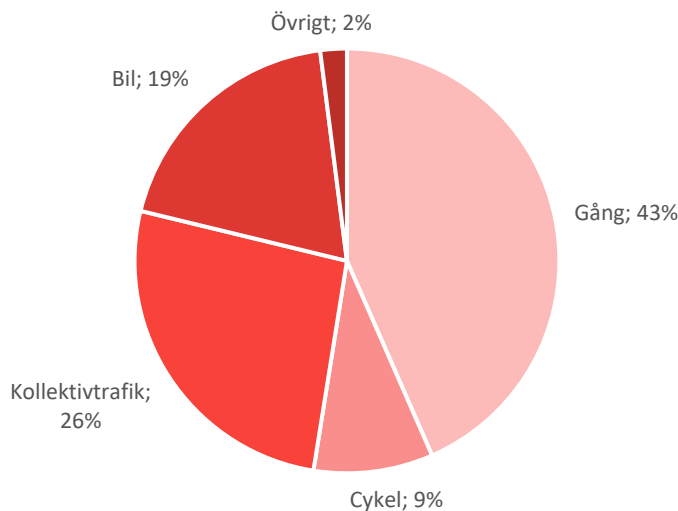
Spelplanens upptagningsområde kommer primärt vara lokalt för boende på Kungsholmen. Då stadsdelen som spelplanen är lokaliserad inom växer genom förtätning, kommer även underlaget för spelplanen att växa lokalt de närmaste åren. I Stockholms stads strategi för idrottsanläggningar<sup>4</sup> bedöms närheten till en 11-spelplan vara "mycket bra" om upptagningsområdet är inom 1,5 km och "ganska bra" om upptagningsområdet är inom 2,5 km. Från spelplanen nås stora delar av Kungsholmen inom 2,5 km fågelvägen vilket också utgör den största delen av upptagningsområdet.



Figur 4. Spelplanens lokalisering på Kungsholmen med buffertzoner motsvarande Stockholms stads definition av "närhet" sett utifrån upptagningsområde (bakgrundskarta från Lantmäteriet).

<sup>4</sup> Stockholms stad (2022). *Stockholms stads strategi för idrottsanläggningar 2022–2026*.

Under 2019 genomförde Region Stockholms en resvaneundersökning<sup>5</sup> som visar att 43 % av alla fritidsresor av boende i Stockholms innerstad görs till fots, 9 % med cykel och 26 % med kollektivtrafik, se figur nedan.



Figur 5. Färdmedelsfördelning för resor på fritiden för boende i Stockholms innerstad (Region Stockholm, 2019).

Vid jämförelse mellan åldersklasser, oavsett resans syfte, är det möjligt att se att desto yngre åldersklass (lägsta åldersklassen är 16–24 år), desto större andel av resorna görs med kollektivtrafik. Motsatt förhållande gäller för bil där andelen resor med bil ökar för varje åldersklass. Resvaneundersökningen fångar dock inte resvanorna för barn och unga under 16 år.

Enligt uppgift från idrottsföreningarna så tar sig majoriteten av utövarna till fots, med cykel eller kollektivtrafik till den befintliga spelplanen vid Stadshagens IP och eftersom de flesta bor i det direkta närområdet så är det vanligaste färdmedlet att gå. På de senare speltiderna under vardagskvällarna tränar seniorlag och då kan visst bilåkande förekomma, men även för de seniora spelarna är det vanligaste färdmedlen gång, cykel eller kollektivtrafik.<sup>6</sup> Då den befintliga spelplanen och den nya spelplanen på Kristinebergs BP ligger nära varandra (ca 800 m fågelvägen och ca 1 km gångväg) antas utövarnas resvanor till träningsstillfällena se likadana ut vid den nya planen som vid dagens.

### 3.2 OMRÅDESKARAKTÄR

Spelplanen är lokaliserad i Stockholms stads innerstad i ett område med stadsmässig karaktär och där en stor del av bebyggelsen, både befintlig och planerad bebyggelse, är planerad utifrån ett rutnät med lokalgator och ett fåtal uppsamlade gator. I närområdet finns en blandning av funktioner och målpunkter vilket innefattar bostäder i flerfamiljshus, för-, grund- och gymnasieskolor, dagligvaruhandel, kontor, verksamheter, lek- och idrottsplatser, kultur och rekreationsstråk längs Mälaren med möjlighet till bland annat bad och ett stort utbud av restauranger. Spelplanen är också direkt lokaliserad i Kristinebergs strandpark som i sig utgör en lokal målpunkt med lekplats, öppen parkmiljö och rekreationsstråk vilken även länkas samman med Kristinebergsparken vilket utgör en skogbeklädd park med lekplats, spontanidrott, rekreationsstråk och plats för vistelse.

Gatustrukturen i spelplanens närhet består till största del av ett lokalt vägnät i rutnätsstruktur vilket även kommer utvecklas med planerad stadsutveckling. I en del av det angränsande vägnätet, inom Kristineberg,

<sup>5</sup> Region Stockholm (2019). *Resvaneundersökning 2016*. SL 2018–0116.

<sup>6</sup> Via Stockholms stads Idrottsförvaltning.

följer lokalgatorna topografin. I det lokala vägnätet finns gångbanor för fotgängare medan cykeltrafiken i stor utsträckning är hänvisad till blandtrafik eller rekreationsstråk. Genom det nya området sydöst om spelplanen som tidigare varit en busstopp kommer även en ny vägkoppling byggas i nord-sydlig riktning – *Långa gatan* – vilken ska ansluta till det befintliga vägnätet via Hjalmar Söderbergs väg och Lindhagensgatan.

Lokalgatorna i området ansluter till ett antal uppsamlade huvudgator vilka utgörs av Lindhagensgatan och Nordenflychtvägen där fotgängare och cyklister är separerade från både fordonstrafik och från varandra. I takt med att närområdet utvecklas kommer biltrafiken på huvudgatorna att öka varför passagerarna över dessa blir allt viktigare för de aktiva trafikanterna som rör sig i stadsrummet. Längs Lindhagensgatan finns enkelriktade cykelbanor på vardera sida om körbanan och längs Nordenflychtvägen som passerar intill spelplanen är cykelbanan dubbelriktad med mittlinje på västra sidan körbanan. Ytterligare en gång- och cykelbana är planerad i närområdet vilken kommer byggas under Essingeleden i syd-nordlig riktning och ansluta till befintligt gång- och cykelvägnät vid Lindhagensgatan och Nordenflychtvägen. Spelplanens lokalisering innebär goda förutsättningar för idrottsutövarna att resa fram och tillbaka till fots, med cykel eller annan mikromobilitet.

Större vägar som Essingeleden och Drottningholmsvägen passerar också i närområdet vilket även gör spelplanen tillgänglig med bil för ett större område än Kungsholmens invånare.

I takt med att Stockholm växer har Stockholms stad tagit fram en framkomlighetsstrategi för att lägga större fokus på yteffektiva resor och vistelsekvalité i det offentliga rummet vid utveckling och förtätning av staden.<sup>7</sup> Framkomlighetsstrategin tydliggör inriktningen för stadens trafikplanering där målsättningen är att fler ska välja att resa till fots, med cykel eller åka kollektivt. Framkomlighetsstrategin bygger också på en vägledande vision för år 2040 som siktar mot att Stockholm ska bli en av Europas ledande cykelregioner med höga andelar cykelresor och en ledande fotgängarstad. Vidare siktar visionen mot att barns skolvägar och vägar till fritidsaktiviteter ska vara trygga och säkra samt att det ska finnas gågator, levande torg och kajer i hela staden där vattennära lägen är tillgängliga och attraktiva.

### 3.3 KOLLEKTIVTRAFIK

Möjligheterna att ta sig till platsen med kollektivtrafik skapar förutsättningar att ta sig till platsen utan bil. En attraktiv kollektivtrafik vilket bland annat inkluderar närhet, utbud och turtäthet minskar även efterfrågan på bilparkering och angöringsplatser för bil.

#### 3.3.1 Närhet, utbud och turtäthet

Det närmaste hållplatsläget för kollektivtrafik är precis vid planområdet längs Nordenflychtvägen genom busshållplatsen Olof Dalins väg. Busshållplatsen trafikeras av två busslinjer. Busslinje 61 går mellan Hornsberg och Ruddammen med en turtäthet mellan 10–30 min i respektive riktning under vardagskvällar då nyttjandet av spelplanen är som intensivast. Busslinje 65 går mellan Fredhäll och Skeppsholmen och har en turtäthet under samma period mellan 20–30 min i respektive riktning. När en hållplats finns inom direkt närhet till idrottsanläggningen (200 m) bedöms efterfrågan på bilparkering minska. Efterfrågan på bilparkering bedöms även som låg om turtätheten är var 10:e minut eller tätare.

Inom 400 m gångavstånd finns ytterligare två busslinjer, 74 och 405, som trafikerar busshållplatsen Strandbergsgatan. Båda linjerna har 10 min trafik under eftermiddagen men endast buss 74 trafikerar hållplatsen efter kl. 19 och då genom 20–30 min trafik. Inom 450 m gångavstånd nås tunnelbanestationen Kristineberg vilken trafikeras av tunnelbanans gröna linje. Inom 750–950 m gångavstånd finns även Stadshagens tunnelbanestation vilken trafikeras av tunnelbanans blåa linje. Både tunnelbanans gröna linje och blåa linje trafikeras på vardagskvällar med 10 min trafik fram till kl. 21 och därefter var 15:e min.

<sup>7</sup> Stockholms stad (2022). *Framkomlighetsstrategin: Många möjligheter till rörelse och vistelse*.



### 3.3.2 Restider och komfort

Utifrån spelplanens lokalisering bedöms det finnas närhet till ett stort utbud av kapacitetsstarka kollektivtrafiksförbindelser med en linjedragning som sammanlagt täcker stora delar av Stockholm och via bytespunkterna Fridhemsplan och T-centralen även når stora delar av Stockholmsregionen.

Då upptagningsområdet till spelplanen i stor utsträckning är lokalt bedöms restider med kollektivtrafik vara relativt korta, detta inklusive gångtiden mellan närmaste hållplats och spelplanen. Trängsel och tillgång till sittplats är också faktorer som påverkar kollektivtrafikens attraktivitet. SL följer årligen upp beläggningen på kollektivtrafiken genom att jämföra antalet passagerare i relation till antalet sittplatser.<sup>8</sup> Sittplatsutnyttjandet för busstrafiken i Stockholms innerstad var 40 % en genomsnittlig vintervardag år 2022 och 40 % (blå linjen) respektive 35 % (gröna linjen) för tunnelbanan.<sup>9</sup> År 2019 var statistiken nedbruten i kortare tidsintervaller och eftermiddagens maxtimme var mellan kl. 16:30-17:30. För innerstadens busstrafik var sittplatsutnyttjandet 60 % i eftermiddagens maxtimme och 80 % (blå linjen) respektive 60 % (gröna linjen) för tunnelbanan.<sup>10</sup> Då kollektivtrafikens maxtimme på eftermiddagen sammanfaller med spelplanens maxtimme finns det viss risk för trängsel på kollektivtrafiken, en något lägre beläggning kan dock antas under barmarkssäsongen än under en vintervardag. Med tanke på den höga kapaciteten kollektivtrafiken sammantaget har under maxtimmen kan komforten ändå antas vara god under den dimensionerade tidpunkten och därmed motivera en lägre efterfrågan på bilparkering.

## 3.4 PARKERING I NÄROMRÅDET

Offentliga cykelparkeringar i närområdet finns framför allt i anslutning till Lindhagensgatan och vid hållplatser för kollektivtrafiken, se figur nedan. Det finns två befintliga cykelparkeringsplatser inom ca 20 m från den framtida spelplanen – ca 10 cykelparkeringar finns precis söder om spelplanen mot Nordenflychtsvägen och ca 20 cykelparkeringar finns i höjd med den befintliga tennishallen vid Elersvägen. Inom ca 40 m från den framtida spelplanen finns ca 60 cykelparkeringar på östra sidan Nordenflychtsvägen vid Kristinebergs IP. Inom 100 m från spelplanen finns ytterligare 35 cykelparkeringar fördelade på två platser norr om den befintliga tennishallen vid Hornsbergs strand.

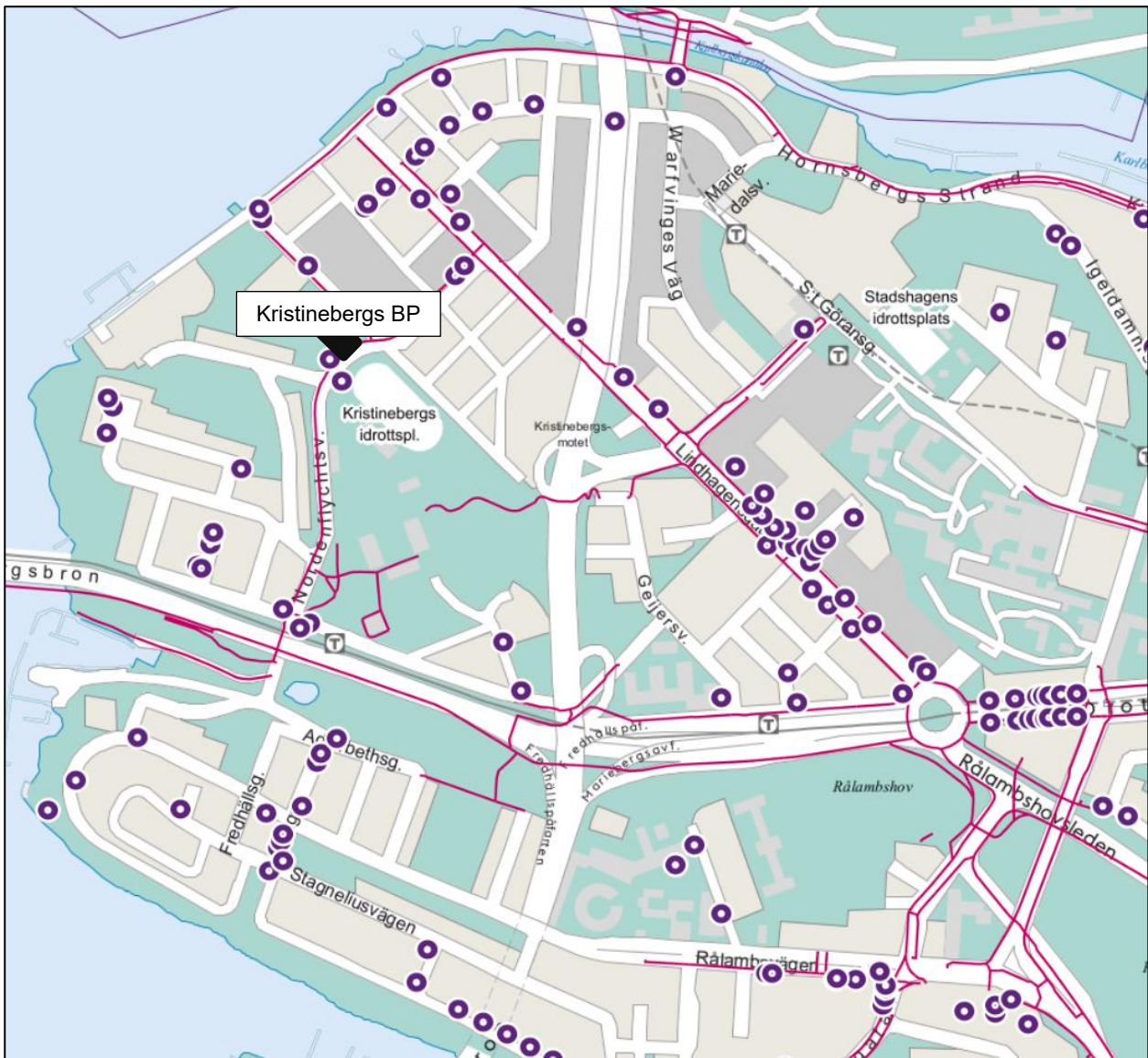
I takt med att närområdet utvecklas kommer både gång- och cykelvägnätet utvecklas samt möjligheten till cykelparkering.

---

<sup>8</sup> Maxtimmen för kollektivtrafiken mäts en genomsnittlig vintervardag

<sup>9</sup> SL (2022). *Fakta om SL och länet 2022*.

<sup>10</sup> SL (2019). *Fakta om SL och länet 2019*.



Figur 6. Närliggande cykelparkeringar (lila punkter) och cykelinfrastruktur (rosa linjer). För avståndsreferens är det mellan Kristinebergs BP och Kristinebergs tunnelbanestation ca 430 m fågelvägen och mellan Kristinebergs BP och Stadshagens tunnelbanestation ca 500 m fågelvägen (Stockholms stads karttjänst för cykelparkeringar, 2023, [Cykelparkeringar - Stockholms stad \(cykla.stockholm\)](https://www.stockholm.se/cykelparkeringar)).

När det gäller bilparkeringar i närområdet så råder avgiftslagd gatuparkering på flera av de intilliggande gatorna, beläggningsgraden av dessa är inte undersökt inom utredningen. Det finns också ett antal parkeringsgarage med möjlighet till besöksparkering inom 10 min gång från Kristinebergs BP vilka är sammanställda i tabellen nedan.

Tabell 1. Parkeringshus inom 10 min promenad från planområdet.

Parkeringshus	Adress	Antal parkeringar
Strandbergsgatan	Strandbergsgatan 2	160 parkeringsplatser
Strandbergsdäcket	Strandbergsgatan 14	327 besöksplatser
Lindhagensgaraget vid ICA Maxi Lindhagen	Lindhagensgatan 118	260 parkeringsplatser
		<b>747 parkeringsplatser</b>

År 2023 genomfördes en parkeringsutredning för Kristinebergshallarna<sup>11</sup> i detaljplanens närområde där antalet planerade bilparkeringsplatser i Hornsbergskvarteren har undersökts genom kontakt med berörda byggherrar. Sammanställningen visar att det sammanlagt planeras 715 bilparkeringsplatser fördelat på tre parkeringsgarage i Hornsbergskvarteren, se tabell nedan. Ingen gatuparkering kommer anläggas inom Hornsbergskvarteren.

Tabell 2. Planerade parkeringsplatser i parkeringsgarage inom Hornsbergskvarteren.

Parkeringshus	Antal parkeringar
Stockholms parkering	275 parkeringsplatser
Skanska	300 parkeringsplatser
NCC	140 parkeringsplatser
	<b>715 parkeringsplatser</b>

### 3.5 BEDÖMNING AV PARKERINGSEFTERFRÅGAN

Baserat på förutsättningarna för spelplanen så görs den samlade bedömningen att efterfrågan på bilparkering vid spelplanen kommer vara mycket låg. Verksamhetens och områdes karaktär väger tungt i bedömningen vilket innebär spelplanens lokala upptagningsområde, befintliga resvanor som i huvudsak sker till fots, med cykel eller kollektivtrafik, samt att infrastruktur och bebyggelseätheten i närområdet skapar goda förutsättningar för aktiva trafikslag.

Då parkeringsefterfrågan för bil bedöms vara mycket låg samt att förutsättningarna för cykel är goda bedöms efterfrågan på cykelparkering något högre. Andelen fotgängare och kollektivtrafikresenärer bedöms dock sammantaget högre än de som väljer cykel utifrån resvaneundersökningen samt befintliga resvanor.

<sup>11</sup> WSP (2023). *Kristinebergshallarna: Parkeringsutredning*.



## 4 PARKERINGSBERÄKNING

Veckans maxtimme har använts som den dimensionerande tidsperioden för bedömning av parkeringsefterfrågan som spelplanen ger upphov till. Som tidigare beskrivet förväntas 150 personer befinna sig i anslutning till spelplanen samtidigt under veckans maxtimme.

Hur de 150 personerna tar sig till och från spelplanen har antagits i linje med resvaneundersökningen som är sammanställd i figur 6 i kapitel 3.1.3 *Upptagningsområde och resvanor* vilken stödjer den sammanvägda bedömningen i kapitel 3.5 *Bedömning av parkeringsefterfrågan* att det är goda möjligheter att gå, cykla och åka kollektivt till anläggningen. Resvaneundersökningen visar att ungefär 70 % tar sig till fots eller med kollektivtrafik, ungefär 20 % tar sig med bil och ungefär 10 % med cykel.

För cykel innebär det en efterfrågan på 15 cykelparkeringar.<sup>12</sup> För att ta höjd för framtida resandeökningar med cykel i linje med Stockholms stads framkomlighetsstrategi och visionen för år 2040 då staden har som ambition att vara en av Europas ledande cykelregioner med höga andelar cykelresor och en ledande fotgängarstad rekommenderas att ett högre antal cykelparkeringar anläggs. I GCM-handboken<sup>13</sup> rekommenderas att cykelparkeringar planeras med 20 % fler platser än vad som efterfrågas idag för att beakta framtida cykelvolym, men med anledning av Stockholms stads högt satta ambition bedöms för spelplanen en ökning med 30 % rimligt vilket skulle innebära en efterfråga på ungefär 20 cykelparkeringar.<sup>14</sup> Då en cykelparkering vanligen upplevs som full när den är 80 % belagd kan det finnas anledning att anlägga ytterligare cykelparkeringar i anslutning till spelplanen varför det för spelplanen rekommenderas minst 25 cykelparkeringar.<sup>15</sup>

För att beräkna efterfrågan på bilparkeringar antas 20 % ta sig med bil till spelplanen i linje med resvaneundersökningen. Då skjutsning och samåkning till och från fritidsaktiviteter är vanligt har det antagits att det i snitt sitter två besökare/utövare i varje fordon.<sup>16</sup> Det har också antagits att majoriteten av besökarna som tar sig till spelplanen med bil blir hämtade/lämnade av en vuxen person som skjutsar. De som hämtar/lämnar utövare behöver inte parkera sin bil och därför uppstå inget parkeringsbehov från dessa resor, andelen har uppskattats till 70 % av biltrafiken. Det innebär att 70 % av biltrafiken som spelplanen alstrar angör i anslutning till spelplanen och 30 % parkerar. Samåkningsfaktorns storlek är osäker och om den ska motsvara det verkliga utfallet förutsätter det att föreningarna arbetar aktivt för hållbart resande och samåkning, se kapitel 4.1. *Mobilitetsåtgärder*. Parkeringssefterfrågan för bil beräknas till ungefär 5 bilar.<sup>17</sup> Angörande biltrafik för hämtning/lämning beräknas till ungefär 20 bilar.<sup>18</sup>

De antaganden som ligger till grund för beräkningen redovisas i tabell 3.

<sup>12</sup> 150 utövare/besökare \* 10% = 15 cykelparkeringar

<sup>13</sup> SKR och Trafikverket (2022). *Mobilitet för gående, cyklister och mopedister – En handbok med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning*.

<sup>14</sup> 15 cykelparkeringar \* 130% för ökade cykelvolym = 19,5 cykelparkeringar

<sup>15</sup> 19,5 cykelparkeringar \* 120% för attraktiv parkering = 23,4 cykelparkeringar

<sup>16</sup> Enligt information från Trafikverkets samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn ligger belägningsgraden (det vill säga antalet personer per bil) för regionala privatresor som inte är arbetsresor mellan 1,61 och 1,89 (Trafikverket, 2023). Bedömningen är dock att aktiviteterna som sker på anläggningen är av en sådan karaktär att det bör ligga över genomsnittet. Ett antagande om 2 personer per bil har därför satts som grundvärde i uträkningarna.

<sup>17</sup>  $((150 \text{ utövare/besökare} * 20\%) / 2 \text{ per bil}) * 30\% = 4,5 \text{ bilparkeringar}$

<sup>18</sup>  $((150 \text{ utövare/besökare} * 20\%) / 2 \text{ per bil}) * 70\% * 2 = 21 \text{ angörande bilar}$

Tabell 3. Antaganden som gjorts för bedömning av antalet parkeringsplatser.

Faktor	Antaganden	
Antal besökare under maxtimme	150 personer	
	Bil	Cykel
Andelen resor med färdmedlet	20 %	10 %
Antal personer per fordon	2 personer/bil	1 person/cykel
Andel fordon som parkeras	30%	100%
Andel fordon som angör	70%	0%

## 4.1 MOBILITETSÅTGÄRDER

I samband med att spelplanen börjar nyttjas är det lämpligt att genomföra insatser för ökat hållbart resande. Resvanor är lättast att påverka i samband med yttre förändringar i ens vardag varför insatser bör sättas in i samband med att information om flytten mellan den befintliga och den nya spelplanen ges samt i samband med varje säsongstart. Påminnelser om hållbara resval i samband med besök på spelplanen bör även kontinuerligt diskuteras med utövarna/besökare.

Exempel på insatser och informationskampanjer är att lyfta de positiva effekterna av att gå, cykla eller åka kollektivt till spelplanen. Vidare bör möjligheterna till cykelparkering, kollektivtrafikens förutsättningar genom tidtabeller/avgångar och uppmaningar om att lämna bilen hemma ges till utövarna/besökare genom hemsida, befintliga informationskanaler samt fysiskt vid anläggningen. Det är också möjligt att utforma tävlingar inom och/eller mellan klubblagen för att uppmuntra hållbart resande. Koncept som vandrande- och/eller cyklande skolbuss kan även ge inspiration för de yngre barnen. Även samåkning bör lyftas fram och uppmuntras.

Lämpligt är också att information om hållbara resval till spelplanen ges vid evenemang som cuper eller matchspel vid spelplanen.

## 5 PARKERINGSLÖSNING

### Parkering för cykel

För att cykelparkeringarna ska upplevas attraktiva är avståndet till entrén en viktig faktor varför dessa bör lokaliseras inom 25 m från entrén till spelplanen. Om flera entréer anläggs är det lämpligt att cykelparkeringar finns i anslutning till flera för att skapa goda förutsättningar och minimera felparkerade cyklar. Att kunna ta sig mellan cykelbanan och cykelparkeringen på ett smidigt och gent sätt är också viktigt, lika så belysning och bra uppsyn över platsen för att parkeringen ska upplevas trygg.

Ytanspråket för en cykelparkering kan i ett tidigt planeringsskede antas vara 0,8 m bred och 2 m lång med ett fritt avstånd på 2 m bakom för att manövrera cykeln.<sup>19</sup> För platskrävande cyklar är ytanspråket större – 1,2 m bred och 2,5 m lång<sup>20</sup> – och för att säkerställa tillräckligt stor fri yta bakom kan med fördel körspår testas. En generell rekommendation är att 10 % av cykelparkeringarna bör utformas för platskrävande cyklar.

När det gäller utformningen av cykelparkeringarna förordas väderskydd och möjlighet till ramlåsning. Väderskydd kan till exempel innebära ett skärmtak liksom bilden nedan. Cykelparkeringarna bör även vara tillräckligt höga för att ge stöd åt cykeln. När det gäller utformning av parkeringar för platskrävande cyklar är det viktigt att det är möjligt att låsa fast ramen vilken befinner sig på längre höjd än en vanlig cykel vilket behöver beaktas.



Figur 7. Exempel på utformning av cykelparkeringar – parkering med väderskydd och möjlighet till ramlåsning för vanlig cykel till vänster och lägre båge för möjlighet till ramlåsning för platskrävande cykel till höger (Cyklos, 2019 och 2023).

<sup>19</sup> SKR och Trafikverket (2022). *Mobilitet för gående, cyklister och mopedister – En handbok med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning.*

<sup>20</sup> Ibid.



### **Parkering för rörelsehindrade**

Utifrån karaktären på verksamheten som spelplanen kommer nyttjas för bedöms det föreligga ett behov av en parkeringsplats för rörelsehindrade (RHP) i anslutning till spelplanen. Enligt Boverkets byggregel ska RHP kunna anordnas efter behov inom 25 m gångavstånd till entré. Enligt Stockholms stads riktlinjer bör RHP anordnas inom 10 m gångavstånd från entré om möjligt.<sup>21</sup> Ytanspråket för RHP är 5 m bred och 5–9 m lång.<sup>22,23</sup> Om parkeringsytan endast är 5 m lång bör det finnas en fri yta motsvarande 4 m bakom det parkerade fordonet för att möjliggöra lassning med ramp bakifrån.

### **Angöringsplatser för bil**

Angöringsefterfrågan som spelplanen ger upphov till skulle vara möjlig att lösa längs Elersvägen och/eller längs Olof Dalins väg som ligger intill planområdet. Båda gatorna utgör lokalgator och är hastighetsreglerade till 30 km/tim. Från båda gatorna är det möjligt att ta sig till fots fram och tillbaka till spelplanen längs en gångbana utan att behöva korsa någon väg. På gångvägen mellan spelplanen från Olof Dalins väg finns dock en höjdskillnad som gör angöringsplatsen mindre lämplig för personer med barnvagn, rullstol, hjälpmedel eller motsvarande varför Elersvägen utgör det bättre alternativet i förekommande fall. Längs Elersvägen finns även goda möjligheter till rundkörning kring ett verksamhets kvarter via Lars Forsells gata, Sara Lindmans gata och Elersvägen. Olof Dalins väg utgör en bostadsgata med vändplan i slutet av vägen.

### **Leveranser och avfallshantering**

Leveranser och avfallshantering till spelplanen kommer ske i mycket begränsad utsträckning och samordnas med skötsel av anläggningen varför avfallsfordons framkomlighet inte behöver beaktas.

### **Angöring av spelbussar**

Vid händelse av större event som cuper eller liknande, vilket skulle kunna uppstå även om det inte är en del av det vardagliga nyttjandet av spelplanen, kan behov att angöra spelarbussar uppstå. I händelse av detta finns angöringsplats vid Kristinebergs IP som kommer vara möjlig att nyttja. Detta skulle då innebära att utövare behöver korsa Nordenflychtsvägen som utgör en uppsamlade gata genom området. Det finns i dagsläget tre passager över gatan i anslutning till spelplanen varav en i linje med de båda entréerna till Kristinebergs IP och framtida Kristinebergs BP. Hastighetsbegränsningen längs Nordenflychtsvägen är 30 km/tim. I samband med att närliggande områden utvecklas kommer flödet längs gatan öka och i förlängningen är det lämpligt att undersöka hastighetsefterlevnaden längs gatan och vid behov hastighetssäkra eller se över utformningen av övergångsställen.

### **Parkeringsplatser för bil**

I närområdet finns både gatuparkering, öppna parkeringsanläggningar samt att nya parkeringsanläggningar planeras. Med anledning av närområdets karaktär med blandade funktioner och att nyttjandet av spelplanen kommer vara som störst på vardagskvällar finns det goda möjligheter för samnyttjande av parkeringsplatser med närliggande verksamheter som har lägre parkeringsefterfrågan dessa tider.

Det bedöms inte att några nya parkeringsplatser för bil behöver anläggas i anslutning till spelplanen utöver en RHP. Detta med anledning av spelplanens lokalisering i staden, befintliga resvanor, spelplanens lokala upptagningsområde med goda förutsättningar till gång, cykel och kollektivtrafik samt med anledning av stadens planeringsprinciper för väg- och gatunät preciserade i stadens framkomlighetsstrategi.<sup>24</sup> Planeringsprinciperna innebär bland annat att kapacitetsstarka färdmedel ska prioriteras som till exempel gång, cykel och kollektivtrafik samt deras framkomlighet. Vidare prioriteras stadsrummets attraktivitet genom att skapa förutsättningar för vistelse och rörelse. Den sista planeringsprincipen innebär att styra mot ett mer

<sup>21</sup> Stockholms Stad (2019). *Gata Stockholm* <https://tillstand.stockholm/globalassets/foretag-och-organisationer/tillstand-och-regler/tillstand-regler-och-tillsyn/lokal-och-fastigheter/handbocker-och-riktlinjer-vid-byggnation-i-stockholm/gata-stockholm.pdf>

<sup>22</sup> Trafikverket (2022). *Krav – VGU, Vägars och gators utformning*.

<sup>23</sup> Stockholms stad (2020). *Parkeringsstrategi för idrottsanläggningar – Januari 2020*.

<sup>24</sup> Stockholms stad (2022). *Framkomlighetsstrategin: Många möjligheter till rörelse och vistelse*.

hållbart resande där bilanvändandet ska styras till att endast omfatta de resor där bilen gör mest nytta för samhället.

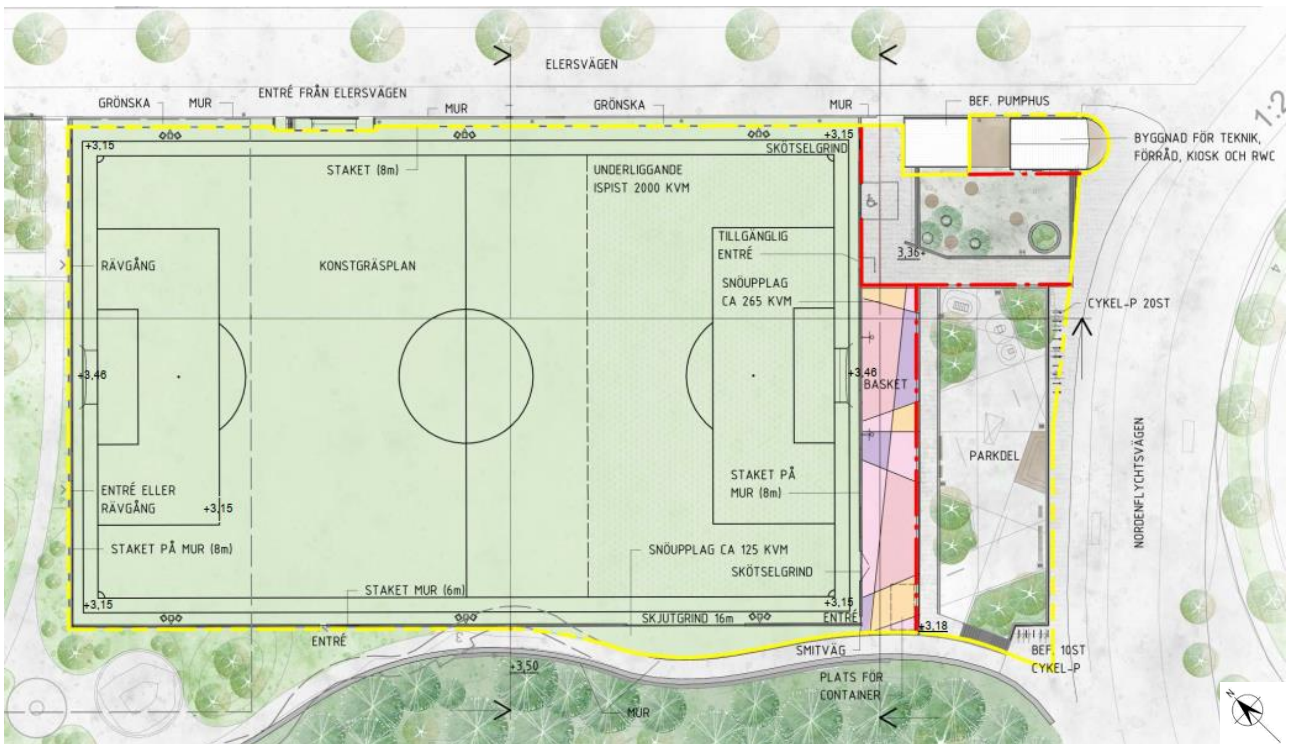
Byggandet av 11-spelplanen innebär i praktiken en utökad verksamhet i relation till den befintliga 7-spelplanen varför det kan finnas argument för att endast behöva tillgodose den tillkommande parkeringsefterfrågan. Den tillkommande parkeringsefterfrågan utgör dock endast en mindre del av den beräknade parkeringsefterfrågan varför den sammanvägda bedömningen är att inga nya bilparkeringar behöver anläggas. Detta eftersom den nya parkeringsefterfrågan som uppstår är mycket begränsad samtidigt som stadens framkomlighetsstrategi stödjer en målstyrd trafiklösning där tillkommande trafik kan styras till hållbara färdmedel genom goda förutsättningar och påverkansåtgärder.

### **Parkering för driftpersonal**

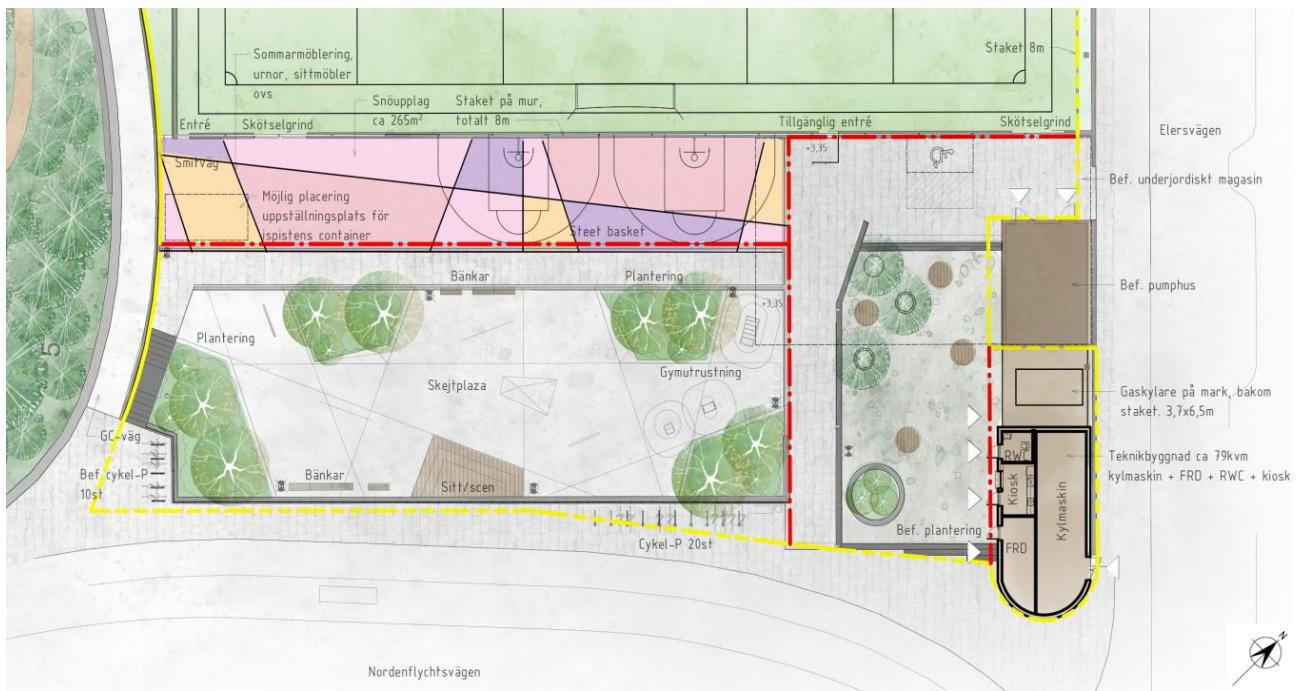
Utöver beräknad efterfrågan tillkommer också ett behov av bilparkering för driftpersonal till spelplanen. Skötseln av spelplanen kommer dock samordnas med skötseln av Kristinebergs IP där också utrustning och driftmaskiner kommer förvaras. Driftpersonalen kommer alltså utgå från Kristinebergs IP där parkeringsbehovet är tillgodosett varför inget ytterligare behov av bilparkeringsplatser vid Kristinebergs BP föreligger.

## **5.1 FÖRESLAGEN UTFORMNING**

I situationsplanen för spelplanen finns 30 cykelparkeringar i anslutning till Nordenflychtsvägen, en RHP i anslutning till en tillgänglig entré i spelplanens östra hörn samt en entré mot Elersvägen och en mot Nordenflychtsvägen i spelplanens södra hörn som möjliggör en gen väg till spelplanen från angöring längs Elersvägen och Olof Dalins väg. Det finns även två entréer mot Nordenflychtsvägen som skapar gena kopplingar till kollektivtrafiken. Entréer har även planerats utifrån gångvägnätet och hur trafikflöden för de olika trafikslagen rör sig till och från spelplanen, se figurFigur 8 ochFigur 9.



Figur 8. Situationsplanen för den nya spelplanen (Cedervall, 2024-10-30).



Figur 9. Sydöstra delen av situationsplanen för den nya spelplanen (Cedervall, 2024-10-30).

## 6 SLUTSATSER

Spelplanens parkerings- och angöringsbehov bedöms som lågt, då de flesta besökare förväntas ta sig dit till fots, med cykel eller via kollektivtrafik. Beräkningar visar behov av cirka 25 cykelparkeringar och 5 bilparkeringar, där endast en ny plats för rörelsehindrade anläggs vid huvudentrén. Cykelparkeringen löses med 20 nya platser på allmän platsmark samt utnyttjande av befintliga parkeringar i området. Bilparkering föreslås hänvisas till redan befintliga platser i närheten, då efterfrågan för bil är mycket låg. För angöring föreslås lösningar längs Olof Dalins väg och Elersvägen.

## VI ÄR WSP

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 55 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Vi planerar, projekterar, designar och projektleder olika uppdrag inom transport och infrastruktur, fastigheter och byggnader, hållbarhet och miljö, energi och industri samt urban utveckling. Så tar vi ansvar för framtiden.

**wsp.com**

### WSP Sverige AB

121 88 Stockholm-Globen  
Besök: Arenavägen 7

T: +46 10-722 50 00  
Org nr: 556057-4880  
**wsp.com**

