



Trivector.se

Trivector Rapport 2026:5 / Version 1.1



# Skarpnäcks sportfält

Trafik- och mobilitetsutredning

Lund | Göteborg | Stockholm | Luleå

## Dokumentinformation

**Titel:** Skarpnäcks sportfält – Trafik- och mobilitetsutredning

**Projektnummer:** 25094

**Rapportnummer:** 2026:5

**Författare:** Hannes Englesson, Rasmus Sundberg, Sara Malm

**Medverkande:** Cristoffer Collander

**Kvalitetsgranskning:** Christian Rydén

**Beställare:** Fastighetskontoret, Stockholms stad

**Kontaktperson:** Ali Eroglu, [ali.eroglu@stockholm.se](mailto:ali.eroglu@stockholm.se)

### Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.8	260115	Granskningshandling	Beställare
1.0	260120	Slutversion	Beställare
1.1	260331	Upprättad slutversion	Beställare

## Sammanfattning

Denna trafik- och parkeringsutredning beskriver förutsättningar och utformningsförslag gällande trafik och parkering för nya idrottsanläggningar på Skarpnäcks sportfält, i form av en idrottshall som ersätter en befintlig byggnad, en ny simhall och en ny ishall.

Enligt Stockholms stads riktlinjer ska parkering dimensioneras för besökare en vanlig vardag. Ett scenario har tagits fram för en vardagskväll där en match med en relativt stor mängd publik pågår i ishallen samtidigt som tävlingar med en mindre mängd publik pågår i idrottshallen. Simhallen antas i scenariot inte ha några evenemang som omfattar publik utan förutsätts ha en normal användning med träningar och motionssimning.

Andelen bilresor har bedömts utifrån regionala resvaneundersökningar och antalet bilar dimensionerats med en samåkningsfaktor. För ishallen har bilandelen antagits vara högre eftersom ishockey kräver transport av större mängder utrustning. Efterfrågan på cykelparkering har räknats ut med utgångspunkt från stadens cykelparkeringstal.

Scenariot ger följande efterfrågan på bil- och cykelparkering:

- ▷ Totalt 247 bilparkeringsplatser (uppdelat på 100 för befintlig efterfrågan för idrottshall och sportfält, 55 för aktiva i sim- och ishall, 85 för besökare och publik samt sju platser för drift och övriga funktioner). I platserna för aktiva och besökare ingår tolv parkeringsplatser för personer med nedsatt rörelseförmåga, som placeras inom 25 meter från entré.
- ▷ Totalt 404 cykelparkeringsplatser (uppdelat på 48 (idrottshall), 54 (aktiva simhall), 21 (aktiva ishall), 144 (aktiva sportfältet), 137 (publik)). 260 av dessa cykelparkeringar behöver finnas i anslutning till arenorna och 144 i anslutning till sportfältet.

Totalt tolv angöringsplatser tillkommer också för att möjliggöra hämtning och lämning. Eftersom parkeringsanläggningen kommer att ha lediga platser alla kvällar när det inte är ishockeymatch kan angöring ske även från vanliga parkeringsplatser om det är fullt på angöringsplatserna, för användargrupper som är mindre avståndskänsliga.

De nya anläggningarnas parkeringsefterfrågan innebär att befintlig parkeringsyta behöver utökas och byggas om samt att en ny parkeringsyta behöver byggas norr om den nya ishallen. Spelarbussar behöver kunna ansluta på båda sidorna av hallarna, och har ytor för tillfällig [Lund](#) | [Göteborg](#) | [Stockholm](#) | [Luleå](#)

uppställning inom södra parkeringsytan och längs med ishallens norra fasad. En angöringsgata planeras på norra sidan av hallarna för att tillgodose driftens behov.

Den tillkommande trafiken från de nya anläggningarna bedöms inte orsaka några påtagliga problem på det omkringliggande vägnätet. Vinggatan är dimensionerad för dagens busstrafik fram till korsningen med Skarpnäcks Allé och får därefter en något smalare sektion, som ändå klarar driftsfordon och spelarbussar.

Lund | Göteborg | Stockholm | Luleå

## Innehållsförteckning

<b>1. Inledning</b> .....	<b>6</b>
<b>2. Ny bebyggelse</b> .....	<b>7</b>
<b>3. Trafik</b> .....	<b>8</b>
3.1. Dagens förutsättningar.....	8
3.2. Trafikutformning i anslutning till den nya bebyggelsen.....	10
<b>4. Bilparkering</b> .....	<b>13</b>
4.1. Befintliga parkeringsytor.....	13
4.2. Användning av befintlig parkering.....	13
4.3. Bilparkering för aktiva.....	14
4.4. Bilparkering för publik.....	16
4.5. Bilparkering för personer med nedsatt rörelseförmåga .....	17
4.6. Total efterfrågan på bilparkering, aktiva och publik .....	18
4.7. Angöring, hämta och lämna.....	18
4.8. Parkering för övriga funktioner .....	18
<b>5. Cykelparkering</b> .....	<b>19</b>
5.1. Cykelparkering för aktiva.....	19
5.2. Cykelparkering för publik .....	20
5.3. Total efterfrågan på cykelparkering, aktiva och publik.....	20
<b>6. Efterfrågan på ytor för större fordon</b> .....	<b>21</b>
6.1. Buss .....	21
6.2. Varu- och avfallstransporter .....	21
<b>7. Utformning parkering och angöring</b> .....	<b>22</b>
7.1. Bilparkering för aktiva och besökare.....	22
7.2. Bilparkering för servicefordon, tillsynspersonal, domare mm .....	22
7.3. Bilparkering för personer med nedsatt rörelseförmåga .....	22
7.4. Angöring, hämtning och lämning.....	23

7.5. Angöring bussar.....	23
7.6. Angöring godsfordon.....	25
<b>8. Räddningstjänsten .....</b>	<b>26</b>
<b>9. Fortsatt arbete .....</b>	<b>27</b>

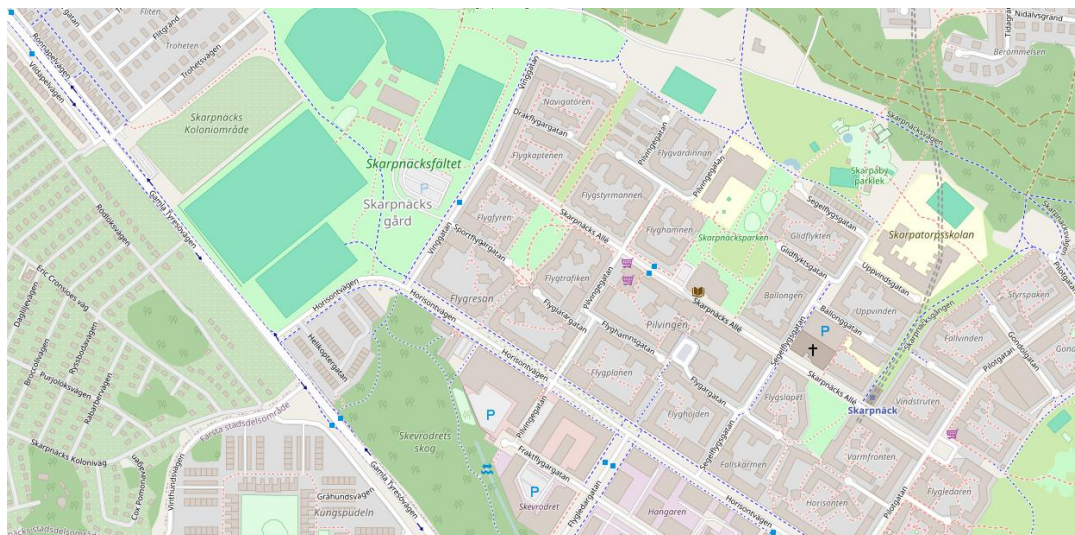
## 1. Inledning

Skarpnäcks sportfält är en idrottsanläggning med ytor för olika utomhusidrotter (bland annat cricket, rugby, fotboll, softball och baseball) samt en idrottshall. Antalet besökare för organiserad idrottsverksamhet under sommarhalvåret uppgår till mellan 1000–1500 personer dagligen. Färre aktiviteter och besök sker under vinterhalvåret.

Området ska kompletteras med en ny idrottshall, en simhall och en ishall<sup>1</sup>. Denna utredning beskriver trafikföring och -utformning till och från de nya anläggningarna, bedömd efterfrågan och förslag på lösning för parkering, samt uppställning och angöring för bil, cykel, buss, servicefordon och logistikfordon.

Stockholms nya riktlinjer vid nyproduktion för mobilitet och parkering<sup>2</sup> beskriver att för andra ändamål än bostäder ska en särskild utredning tas fram som utgår från stadens mål och styrdokument.

För idrottsanläggningar ska parkeringen dimensioneras för besökare en vanlig vardag. Mobilitetsåtgärder ska prioriteras och anläggningen bör förses med så få parkeringsplatser som lokaliseringen och verksamheten tillåter. Utredningen utgår från denna princip. Parkering dimensioneras för en vanlig vardag när det pågår aktiviteter och publikdragande evenemang. Dimensioneringen tar även hänsyn till vilka typer av aktiviteter som finns i anläggningarna och de olika aktiviteternas behov av att transportera utrustning.



Figur 1-1 Översiktsbild över Skarpnäcksfältet med omgivning.

<sup>1</sup> Bedömningarna i denna rapport utgår ifrån ÅWLs utformningsförslag från den 12 december 2025.

<sup>2</sup> Mobilitet och parkering – Riktlinjer vid nyproduktion, Stockholms stad. Beslutad i kommunfullmäktige 2025-12-15.

## 2. Ny bebyggelse

Den nya bebyggelsen består av en kombinerad sim- och idrottshall som inkluderar de funktioner som Skarpnäckshallen innehåller idag, samt en ishall. De båda byggnaderna sitter ihop med en gemensam entréhall. Byggnaderna är placerade längst österut på sportfältet för att inkräkta så lite som möjligt på idrottsytorna. Den befintliga parkeringsplatsen väster om Vinggatan utökas med fler platser, och en ny parkeringsplats tillkommer norr om ishallen.



Figur 2-1 Föreslagen placering och utformning av de nya idrottsanläggningarna på sportfältet. Källa: ÅWL

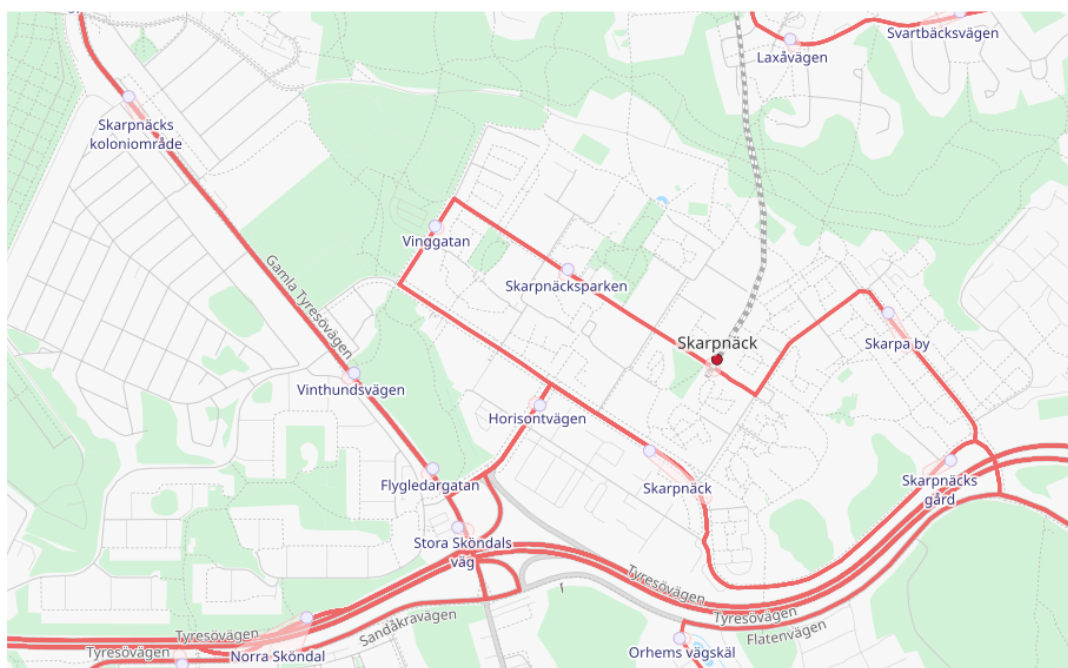
Dagens befintliga cykelstråk över sportfältet behålls men får en delvis ny dragning, och en bilfri gång- och cykelkoppling skapas också från västra sidan sportfältet till ishall, simhall och idrottshall.

## 3. Trafik

### 3.1. Dagens förutsättningar

#### Kollektivtrafik

Området försörjs idag med tunnelbana och tre olika busslinjer. Cirka 100 meter från sportfältet finns hållplats Vinggatan som trafikeras av buss 180 (Orhem-Kärrtorp) och buss 181 (Farsta strand-Skarpnäck), med hög turtäthet. På Gamla Tyresövägen, 350 meter från idrottsfältet, finns hållplats Vinthundsvägen som trafikeras av buss 816 (Gullmarsplan-Tyresö centrum), med halvtimmestrafik. 650 meter österut på Skarpnäcks allé finns Skarpnäcks tunnelbanestation som är ändhållplats för grön linje till Hässelby strand.



Figur 3-1 Kollektivtrafik i anslutning till sportfältet. Källa: Openstreetmaps

#### Cykel och gång

Två primära cykelstråk går på ömse sidor om sportfältet, dels längs gamla Tyresövägen, dels genom skogspartiet mellan Skarpnäck och Bagarmossen. Över sportfältet går en del av huvudecykelnätet som sedan ansluter till Skarpnäcks allé, där cykling sker i blandtrafik.

Stockholm har tagit fram ett prioriterat gångvägnät som går dels längs det primära cykelstråket mellan Skarpnäck och Bagarmossen, dels samma väg som huvudecykelstråket över sportfältet och vidare på Skarpnäcks allé. Även Vinggatan, Horisontvägen och delar av gångnätet strax norr om bebyggelsen i Skarpnäck ingår i det prioriterade gångvägnätet.



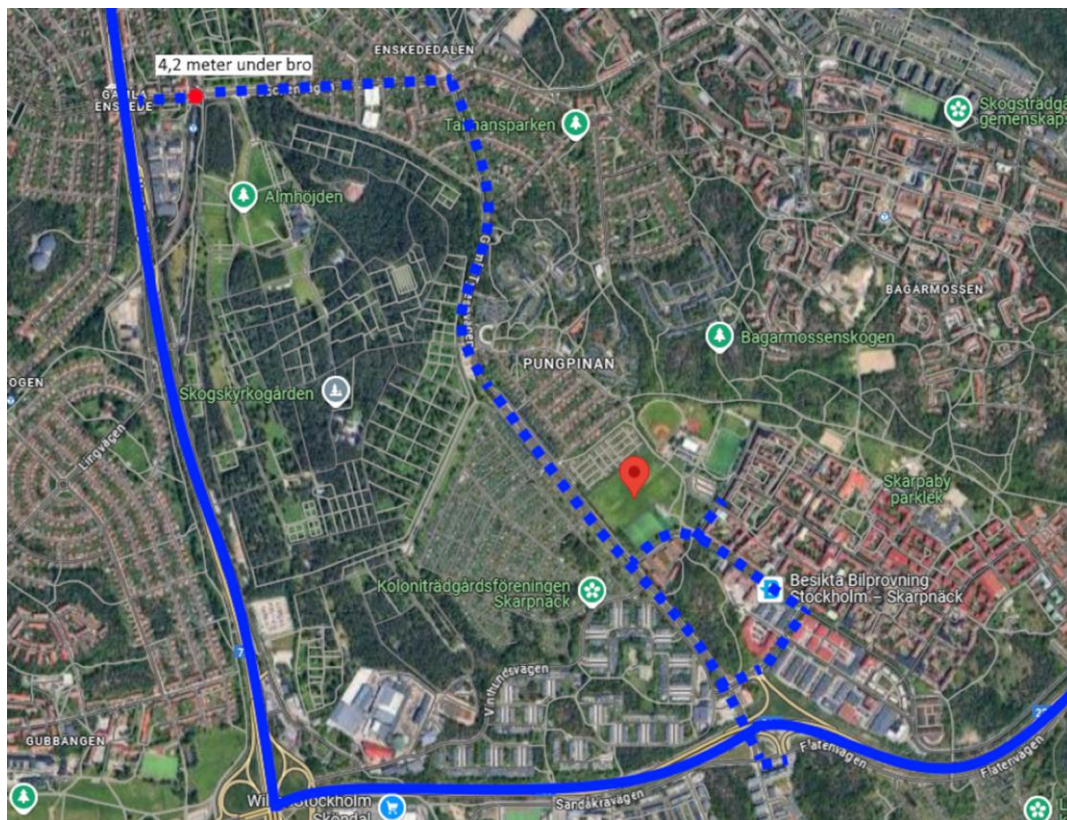
Figur 3-2 Prioriterade cykelstråk enligt cykelplanen. Primära stråk är röda och huvudnätet är blått i kartan. Källa: Cykelplan för Stockholm, 2022

### Biltrafik

Merparten av gatorna i Skarpnäck är återvändsgator, vilket innebär att biltrafik till sportfältet kör antingen via Horisontvägen och Vinggatan, eller via Skarpnäcks allé.

Enligt senaste tillgängliga trafikmätning på Vinggatan mellan Horisontvägen och Sportflygargatan, från år 2018, trafikeras gatan av 2000 fordon per årsmedelvardagsdygn (ÅVDT). Under maxtimmen på eftermiddagen trafikeras gatan av 170 fordon. På Skarpnäcks Allé är trafikflödet 900 fordon per årsmedelvardagsdygn, enligt en trafikmätning från år 2017. Medel- och medianhastigheterna på båda gatorna är ganska låga, 30 km/h.

Lämpligaste transportväg för tung trafik går troligen via Nynäsvägen och Tyresövägen, eftersom det finns en bro med begränsad frihöjd på Sockenvägen som hindrar inkörning via Gamla Tyresövägen norrifrån.



Figur 3-3 Transportvägar tung trafik. Heldragen linje (väg 73 och väg 229) är primära farligt gods-leder.

### 3.2. Trafikutformning i anslutning till den nya bebyggelsen

#### Trafikalstring från de nya anläggningarna

I och med att nya anläggningar tillkommer kommer trafiken i närområdet att öka. På Vinggatan tillkommer biltrafik från besökare till de nya idrottsanläggningarna samt leveranser. Merparten av trafiken kommer att angöra från södra sidan, där de flesta angörings- och parkeringsplatserna finns, vilket innebär att norra delen av gatan får mindre trafik.

Med utgångspunkt från parkeringsutredningen (se kapitel 4) har en översiktlig trafikalstring beräknats fram för de tillkommande anläggningarna. Beräkningen är gjord utifrån samma scenario som tillämpats vid beräkning av parkeringsefterfrågan och utgår ifrån framräknad parkeringsefterfrågan.

Beräkningen bygger på följande antaganden:

- ▷ Tillkommande parkeringsplatser för aktiva och publik används enligt dimensionering som redovisas i kapitel 4

- ▷ Trafikalstringen avser endast tillkommande resor jämfört med dagens situation
- ▷ 30 % av bilresorna för de aktiva utgörs av hämtning och lämning (två fordonsrörelser).

Den dimensionerande maxtimmen bedöms inträffa cirka kl 18.30–19.30 då fordon främst åker till området. Under denna timme genererar simhallen cirka 20–25 fordonsrörelser, ishallen cirka 20 fordonsrörelser och publik till ishockeymatch cirka 60 fordonsrörelser, motsvarande totalt ungefär 105 fordonsrörelser. För att inte riskera att underskatta trafikalstringen under maxtimmen har ett antagande gjorts att 30 % av de aktiva skjutsas till och från anläggningen, vilket då ökar antalet fordonsrörelser med cirka 10–15 fordon. Detta resulterar i totalt ungefär 120 tillkommande fordonsrörelser under maxtimmen för de nya anläggningarna.

Trafiken bedöms i huvudsak fördelas mellan de två parkeringsanläggningarna utifrån närhet till parkering från Horisontgatan men också till huvudentréerna. Den södra parkeringen antas därför ta emot de flesta av besökarna medan den norra parkeringen främst används av ishallens aktiva. I dagsläget är trafiken på Vinggatan cirka 170 fordon under maxtimmen kl. 17–18. Den tillkommande trafiken från de nya anläggningarna i det bedömda scenariot bedöms komma senare på kvällen, omkring kl. 18:30–19:30, eftersom en stor andel av biltrafiken består av publik till ishallen. Maxtimmarna sker alltså inte samtidigt, vilket gör att påverkan blir mindre och nuvarande hållplatsutformning (timglas) fortsatt fungerar bra kapacitetsmässigt. Detta innebär också att de nya anläggningarna endast ger en mindre påverkan på omkringliggande vägnät.

Utifrån antalet fordonsrörelser under maxtimmen har ÅVDT beräknats med antagandet att maxtimmen motsvarar cirka 10–15 % av vardagsdygnstrafiken. Detta ger en tillkommande ÅVDT mellan 800–1 000 tillkommande fordon per vardagsdygn som alstras av de nya anläggningarna.

### Trafikutformning

Eftersom Vinggatan redan idag trafikeras av busstrafik är det den som bestämmer förutsättningarna för gatutformningen. Söder om korsningen med Skarpnäcks allé föreslås Vinggatan få en gatubredd på 7 meter i enlighet med Trafikförvaltningens krav, med syfte att skapa god framkomlighet för busstrafiken.

Dagens timglashållplats föreslås behållas. Enligt Trafikförvaltningen<sup>3</sup> bör timglashållplatser inte förekomma om den dubbelriktade busstrafiken är mer än 12 bussar per maxtimme, eller där biltrafikflödet är högre än 500 fordon per maxtimme. De framtida trafikflödena understiger denna gräns.

Norr om Skarpnäcks allé minskas körbanemåttet ned till 6,5 meter, vilket är en fullgod bredd för både leveranstrafik, sophämtning och spelarbussar som ska till hallarnas norra sida. Även

---

<sup>3</sup> Riktlinjer Utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik, Trafikförvaltningen, 2023

norra delen av Vinggatan behöver en frihöjd på 4,5 meter för att spelarbussarna ska kunna komma fram.

För att ge busstrafiken god framkomlighet föreslås att norra delen av Vinggatan får väjningsplikt i korsningen med Skarpnäcks allé. Det ger också bättre framkomlighet för cyklister som cyklar längs med huvudcykelstråket över sportfältet och fortsätter längs Skarpnäcks allé.

## 4. Bilparkering

### 4.1. Befintliga parkeringsytor

Idag finns det en större yta för bilparkering benämnd Hundkapplöpningen. Parkeringsytan har 144 avgiftsbelagda parkeringsplatser och förvaltas av Stockholm Parkering. Därutöver finns det avgiftsfri bilparkering längs gata vid Horisontvägen i Skarpnäck och ett fåtal platser längs Sekreterarebacken i Pungpinan (nordväst om sportfältet). Det finns också 16 besöksparkeringar på gatumark vid Skarpnäcks allé i höjd med hållplats Skarpnäcksparken (3 timmar, avgiftsfri, regleras med p-skiva).

### 4.2. Användning av befintlig parkering

Den primära parkeringsytan för sportfältet idag är Hundkapplöpningen då den ligger närmast och är tydligt avsedd för besökare. En analys av transaktionsdata från Stockholm parkering visar hur efterfrågan på bilparkering varierar över året och över dagen och veckan. Dimensionerande tidpunkter, de tidpunkter då efterfrågan är som högst är följande:

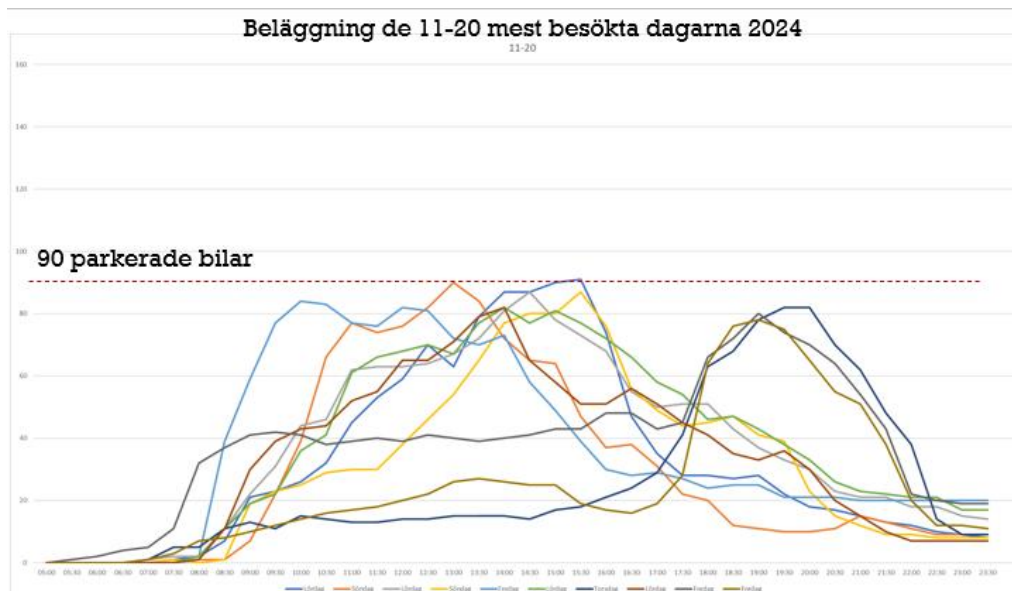
- ▷ Vardagar: 17:30 till 20:30 med en topp kring 19:00
- ▷ Helger: 09:00–17:30, relativt jämnt fördelat över dagen

De 10 dagar under 2024 då det var högst beläggning, strax under maxkapacitet, sammanfaller med större cuper på sportfältet och idrottshallen som Sanktafinalerna, Flygarcupen, Floorball cup och Näcken cup. Vid Påskcupen var beläggningen något lägre. Vid dessa tillfällen då beläggningen är hög är det sannolikt att parkering också sker på andra platser i närområdet, primärt längs Horisontvägen.

De dagar då beläggningen var som störst var det 120–140 samtidigt betalade bilar, med toppnoteringar kring maxkapacitet på 144 parkerade bilar. Det kan finnas en felkälla i dataunderlaget, både genom att betalningar kan ha gjorts för en längre tidsperiod än parkeringen omfattade, och att det skett parkering utan betalning.

Den 11:e till 20:e dagen med högst notering under 2024 var beläggningen som mest runt 90 samtidigt betalande fordon.

Den 21:e till 30:e dagens högsta notering var beläggningen som mest runt 80 betalande fordon.



Figur 4-1 Exempel på hur beläggningen varierar över veckan och dagen för den 11:e – 20:e dagen med högst beläggning på parkeringsytan Hundkapplöpingen under 2024.

Dagens parkering är dimensionerad för att hantera merparten av den efterfrågan som uppstår under ett år för dagens verksamhet vid sportfältet, men vid enstaka tillfällen kan efterfrågan överstiga utbudet.

**Om dimensionering ska utgå från en normalbelastning, då det inte sker cuper eller liknande evenemang så är 90–100 parkeringsplatser en väl tilltagen dimensionering utifrån analysen av transaktionsdata.**

**Fortsättningsvis räknas i denna utredning med ett behov av 100 parkeringsplatser för befintliga verksamheter på sportfältet.**

### 4.3. Bilparkering för aktiva

För att dimensionera efterfrågan på bilparkering görs här en bedömning av förväntat antal aktiva för de olika hallarna.

#### Idrottshall

Behovsanalysen<sup>4</sup> pekar på 80 aktiva per timme för ny idrottshall. Då det finns en befintlig idrottshall idag med liknande storlek antas efterfrågan för ny idrottshall ingå i de 100 parkeringsplatser som behövs för dagens efterfrågan då befintlig hall ersätts (se föregående

<sup>4</sup> Fastighetskontoret, idrottsförvaltningen Behovsanalys – Skarpnäcks sim- och idrottshall, Skarpnäcks ishall samt upprustning av Skarpnäcks sportfält. 2025-04-03

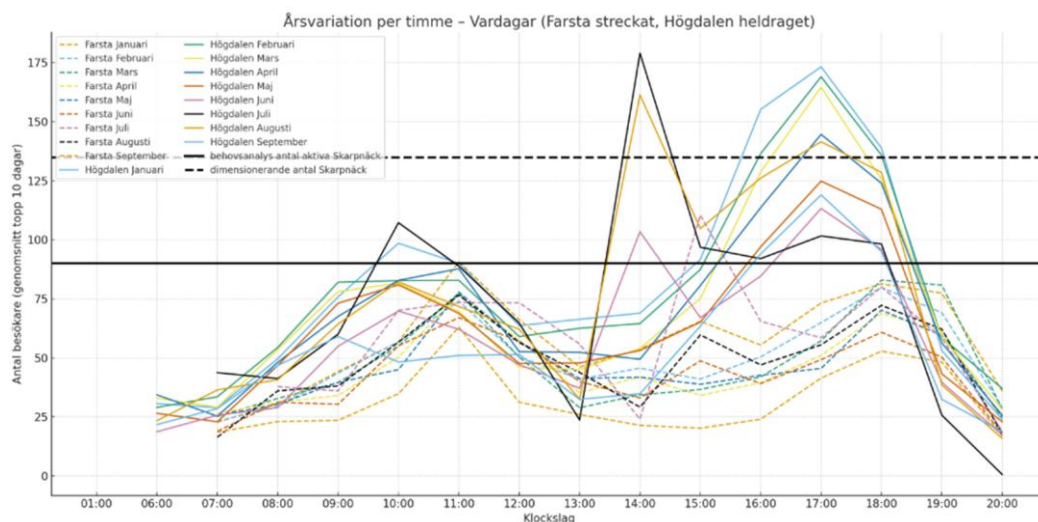
kapitel). Detsamma gäller framtida aktivitet vid sportfältet, att dagens efterfrågan kvarstår över tid.

### Simhall

Behovsanalysen anger att simhallen har 90 aktiva per timme. Då parkering i regel sker under en längre period än vad aktivitet pågår i hallen, exempelvis för att gå till och från parkeringen, lösa biljett, och ta sig till omklädningsrum räknas här med att antalet aktiva som parkering ska dimensioneras utifrån är 50 % högre, det vill säga 135 aktiva/timme.

Antaganden för antalet aktiva i simhallen har jämförts med besöksstatistik för simhallarna i Farsta och Högdalen, som är jämförbara i funktion. Simhallen i Skarpnäck planeras för en ytterligare undervisningsbassäng och en simhops-bassäng och kan antas generera något fler besökare.

På vardagar är det flest besökare till den mer besökta simhallen i Högdalen kl 17, för att sedan minska kraftigt, se Figur 4-2. Om motsvarande mönster antas för Skarpnäck så kommer antalet aktiva vara färre än maxbeläggningen vid den timme då besökare kan antas anlända till en ishockeymatch, som börjar efter kl 18 på vardagar. Flest besökare till simhallarna verkar vara under vintermånaderna (då färre besökare antas vid befintligt sportfält) och under sommarmånaderna (då det inte arrangeras ishockeymatcher) vilket talar för att simhallen kan samnyttja besöksparkering till ishockey vid toppar i efterfrågan över året.



Figur 4-2 Diagrammet visar genomsnittligt antal besökare i två referenssimhallar (Högdalen och Farsta) för de 10 mest besökta dagarna varje månad under jan-september 2025. Behovsanalysens bedömning av 90 aktiva/timma linjerar relativt väl med antalet besökare till Farsta och Högdalen kl 18:30, den tidpunkt då efterfrågan på besöksparkering vid en ishockeymatch väntas vara som högst.

Parkering dimensioneras utifrån följande antagande:

- ▷ 31 % av de aktiva åker bil (enligt RVU 2024, Region Sthlm, Fritidsresor ”regioncentrum”)
- ▷ 2 personer samåker i varje bil.

**Dessa antaganden ger en teoretisk efterfrågan på 21 parkeringsplatser för simhallen.**

### Ishall

Behovsanalysen anger att ishallen har 100 aktiva per timme. Under dimensionerande tidpunkt, en vardag med ishockeymatch, bedömer idrottsförvaltningen att det är färre samtida aktiva, cirka 60 st. Då det antas ta längre tid för ishockeyspelare att ta sig till och från parkering och själva aktiviteten antas att de cirka 60 samtida aktiva motsvarar 75 % fler aktiva över timmen, det vill säga  $60 \times 1,75 = 105$  aktiva/timme.

Då ishallen, som ska ha funktionen distriktshall, har ett större upptagningsområde än idrottshall och simhall, samt att uppgifter från idrottsförvaltningen pekar på en större bilanvändning vid ishockey på grund av mer packning/utrustning antas en högre andel biltrafikresor.

Parkering dimensioneras utifrån följande antagande:

- ▷ 63 % av de aktiva åker bil (enligt RVU 2024, Region Sthlm, Fritidsresor ”kommuner i inre förort”)
- ▷ 2 personer samåker i varje bil

**Dessa antaganden ger en teoretisk efterfrågan på 34 parkeringsplatser för ishallen.**

### 4.4. Bilparkering för publik

För att dimensionera efterfrågan på bilparkering görs här en bedömning av förväntat antal personer i publiken för de olika hallarna.

Enligt kapacitetsutredningen ska det tillskapas 1 000 läktarplatser i ishallen varav 200 anpassade för bortalag. Bilparkering dimensioneras utifrån lokal publik (800) och det antas att långväga publik i stor utsträckning åker buss.

Simhallen har en publikkapacitet på 250 personer och idrottshallen har en kapacitet på 150 personer. Då parkering ska dimensioneras utifrån en vanlig vardag är det osannolikt att alla publikplatser kommer att användas samtidigt. För att ta höjd för seriespel i ishockey i högre divisioner dimensioneras efterfrågan på bilparkering utifrån följande scenario och antaganden:

- ▷ Följande aktiviteter antas pågå samtidigt:
  - ▷ Ishockeymatch med 80 % beläggning av publikkapaciteten på 800 platser.
  - ▷ Tävlingsmatch i idrottshallen med 30 % beläggning av publikkapaciteten.
  - ▷ Simhallens publikevenemang bedöms inte sammanfalla med ishockeymatcher på ett sätt som styr dimensionerande parkering, varför simhallens publik inte inkluderas i scenariot.
- ▷ Detta ger totalt 685 personer i publik.
- ▷ 31 % av dessa åker bil (enligt RVU 2024, Region Sthlm, Fritidsresor ”regioncentrum”)
- ▷ 2,5 personer samåker i varje bil.

**Dessa antaganden ger en teoretisk efterfrågan på 85 parkeringsplatser för publik med bil.**

Scenariot som beskrivs ovan ger en parkeringskapacitet som kommer att räcka till de flesta av dagarna. Om ingen ishockeymatch pågår kan både ishall och simhall samtidigt ha evenemang med fullsatta publikplatser utan att kapacitetsbrist uppstår. Tillskottet av nya parkeringsplatser innebär också att sportfältet kommer att få tillgång till fler bilparkeringsplatser under sommarsäsongen när de publikdragande evenemangen i inomhusanläggningarna är färre.

#### **4.5. Bilparkering för personer med nedsatt rörelseförmåga**

Givet att sportplanerna räknas som en anläggning behövs det åtta parkeringsplatser (två per anläggning) för personer med nedsatt rörelseförmåga (PRH) för de fyra olika anläggningarna enligt Fastighetskontorets praxis. Då ishallen ska användas för paraidrott är det rimligt att ta höjd för en högre efterfrågan på tillgänglig parkering, varför den höjs med 50 % till 12 PRH-platser. Parasport Sverige föreslår att PRH också kan utökas temporärt med flexibla parkeringsytor om behov uppstår.

*”Med en flexibel parkeringsyta kan antalet tillgängliga parkeringsplatser temporärt utökas, till exempel vid en stor parasporttävling.”<sup>5</sup>*

PRH ska ligga nära hallarnas entréer. Parasporten betonar att det behöver vara enkelt för utövare att ta sig från parkering till entré. Det innebär platta ytor som går att manövrera med rullstol och rullande väska med utrustning. Tillfälliga PRH-ytor går att tillskapa genom tillfällig omskyllning av besöksparkering, dock kommer dessa platser att hamna på ett längre avstånd till entré än 25 meter.

---

<sup>5</sup> Parasport Sverige 2021. Manual för tillgänglighet. Första utgåvan.

#### 4.6. Total efterfrågan på bilparkering, aktiva och publik

**Totalt för nuvarande anläggning och för aktiva och publik för tillkommande anläggningar bedöms efterfrågan en vanlig vardag uppgå till 100 (befintlig efterfrågan) +21 (aktiva simhall) +34 (aktiva ishall) +85 (besökare/publik) =240 bilparkeringsplatser. I dessa platser ingår de 12 st PRH-platserna.**

Vid alla tillfällen då det inte pågår publikdragande evenemang enligt beskrivet scenario kommer tillgången på parkering per hall/funktion att vara högre, då parkeringsplatserna dimensionerade för publik kan användas av aktiva.

Vid alla tillfällen då det är en större aktivitet, exempelvis årsvisa cuper eller om flera större publikevent sammanfaller kan det uppstå ett underskott på parkering, vilket bland annat ställer krav på väl fungerande ytor för hämtning och lämning.

#### 4.7. Angöring, hämta och lämna

Enligt Fastighetskontorets praxis behövs 0,05–0,1 angöringsplatser per besökare. Med 230 aktiva/timme för idrottshall (80 aktiva/timma), simhall (90 aktiva/timma) och ishall (60 aktiva/timma) behövs 12–23 angöringsplatser.

Då bilparkering dimensioneras utifrån både aktiva per timme och publik kommer det vid alla tillfällen då det inte är större publikevenemang enligt tidigare beskrivet scenario i kapitel 4.4 vara möjligt att nyttja övrig bilparkering för korttidsparkering. Detta talar för att dimensionera platser för angöring, hämtning och lämning nära entréerna utifrån det lägre parkeringstalet, det vill säga yta för 12 uppställda bilar.

#### 4.8. Parkering för övriga funktioner

Behovet av parkering för övriga funktioner har av idrottsförvaltningen angetts till fem parkeringsplatser för drifttäckning, vaktmästare och ambulerande tillsyn. Därutöver behövs två parkeringsplatser för domare. Dessa kan dock med fördel placeras på annan plats än parkering för aktiva och publik.

## 5. Cykelparkering

Befintlig cykelparkering har inte inventerats och ingår därför inte i denna sammanställning. Efterfrågan på cykelparkering har dimensionerats på samma sätt som för bilparkering och beräknats även för idrottshallen, trots att denna funktion redan finns på platsen.

### 5.1. Cykelparkering för aktiva

#### Idrottshall

Parkering dimensioneras utifrån följande antagande:

- ▷ 120 aktiva/timme (80 aktiva enligt behovsanalys + 50 %)
- ▷ 40 % av dessa ska kunna cykla (mitten av parkeringstalen 0,2–0,6 i stadens riktlinjer för mobilitet och parkering<sup>6</sup>)

**Dessa antaganden ger en teoretisk efterfrågan på 48 parkeringsplatser för idrottshallen.**

#### Simhall

Parkering dimensioneras utifrån följande antagande:

- ▷ 135 aktiva/timme
- ▷ 40 % av dessa ska kunna cykla (mitten av parkeringstalen 0,2–0,6 i stadens riktlinjer för mobilitet och parkering<sup>7</sup>)

**Dessa antaganden ger en teoretisk efterfrågan på 54 parkeringsplatser för simhallen.**

#### Ishall

Parkering dimensioneras utifrån följande antagande:

- ▷ 105 aktiva/timme
- ▷ 20 % av dessa ska kunna cykla (det lägre värdet i parkeringstalet på grund av att andelen biltrafik antas vara högre till ishockey än andra idrotter)

**Dessa antaganden ger en teoretisk efterfrågan på 21 parkeringsplatser för ishallen.**

---

<sup>6</sup> Mobilitet och parkering – Riktlinjer vid nyproduktion, Stockholms stad. Beslutad i kommunfullmäktige 2025-12-15.

<sup>7</sup> Mobilitet och parkering – Riktlinjer vid nyproduktion, Stockholms stad. Beslutad i kommunfullmäktige 2025-12-15.

## Sportfält

Sportfältet antas stå för 75 % av dagens parkeringsefterfrågan sett till fördelning mellan aktiva vid sportfältet och dagens idrottshall. Det ger att efterfrågan på cykelparkering kan antas vara tre gånger högre än för idrottshallen, som bedöms ha lika många aktiva i nuvarande anläggning som i den nya.

**Dessa antaganden ger en teoretisk efterfrågan på 144 cykelparkeringsplatser för sportfältet.**

### 5.2. Cykelparkering för publik

Utifrån samma scenario som för bilparkering med 685 personers publik och antagande om en andel på 20 % cykelresor för besökare (det lägre värdet i parkeringstalet då besökare i större utsträckning antas komma med kollektivtrafik eller med bil) **ger en teoretisk efterfrågan på 137 parkeringsplatser för publik.**

Cykelparkering för besökare antas kunna samnyttjas som cykelparkering för verksamma under dagtid.

### 5.3. Total efterfrågan på cykelparkering, aktiva och publik

**Totalt för nuvarande anläggning och för aktiva och publik för tillkommande anläggningar bedöms efterfrågan en vanlig vardag uppgå till 48 (idrottshall) +54 (aktiva simhall) +21 (aktiva ishall) + 144 (aktiva sportfältet) +137 (publik) = 404 cykelparkeringsplatser.**

**260 av dessa cykelparkeringar behöver finnas i anslutning till arenorna och 144 i anslutning till sportfältet.**

Idag görs 10 % av fritidsresorna med cykel i Stockholms stad<sup>8</sup>. Andelen ungdomar som reser med cykel till idrottsplatser i Skarpnäck är sannolikt något högre, men också sannolikt en bra bit under 20–40 % som används för att dimensionera antalet parkeringsplatser för cykel. Antalet parkeringsplatser för cykel kommer sannolikt därför vara väl dimensionerat även vid större publikdragande evenemang fram tills cykelandelen för fritidsresor ökar kraftigt i Stockholm.

---

<sup>8</sup> RVU region Stockholm 2024

## 6. Efterfrågan på ytor för större fordon

I detta kapitel beskrivs vilka ytor som behövs för att säkerställa att identifierade behov av transporter av idrottare med buss, samt drift, leveranser och sophämtning, ska kunna ske på ett trafiksäkert sätt till samtliga planerade anläggningar.

### 6.1. Buss

Enligt idrottsförvaltningen finns det behov av angöringsplats för buss vid södra parkeringen som betjänar befintlig verksamhet på sportfältet samt sim- och idrottshall. Därtill behövs bussangöring på norra sidan av ishallen för bortalag och bortasupportrar. Totalt ordnas två angöringsplatser för buss, vilket bedöms tillgodose behovet för bussangöring.

Parkering av bussar under längre tidsperioder behöver ske utanför området. På Flygfältsgatan eller Horisontvägen bedöms det finnas plats för att anordna bussparkering under helger och kvällar för detta ändamål.

### 6.2. Varu- och avfallstransporter

Att uppskatta antalet varuleveranser och avfallstransporter är svårt eftersom det kan variera kraftigt mellan verksamheter av liknande karaktär beroende av en mängd olika parametrar. Generellt gäller dock att det är relativt gles trafik och att den huvudsakligen ankommer under morgon/förmiddag.

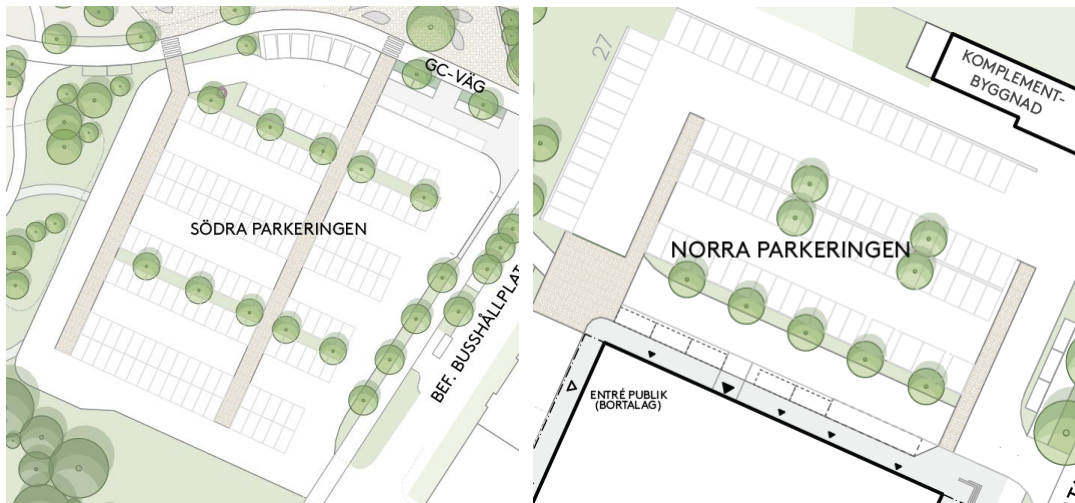
För denna typ av verksamhet kan mat-, post- och mindre varuleveranser innebära ett par transporter om dagen. Transporter av farligt avfall, som bränsle till driftens farmatank och kemikalier för vattenrening, sker troligtvis sällan, kanske ett par gånger i månaden. För avfallstransporter kan det vara omkring 2–5 transporter i veckan, men det beror bland annat på system för avfallshantering, storlek på avfallskärl med mera.

Grovt uppskattat kan godstransporterna omfatta upp emot 10–15 angörande fordon på en dag, men troligtvis är det i regel färre än så. Den föreslagna utformningen bedöms tillgodose godstransporternas behov vad gäller utrymme för angöring och uppställning av lastfordon.

## 7. Utformning parkering och angöring

### 7.1. Bilparkering för aktiva och besökare

Parkering för aktiva och besökare utan speciella behov tillgodoses genom den södra och den norra parkeringsytan. I nuvarande förslag finns det 151 parkeringsplatser på den södra ytan och 92 parkeringsplatser på den norra ytan, sammantaget 243 parkeringsplatser, vilket motsvarar parkeringsefterfrågan en vardagskväll enligt det scenario som använts i kapitel 4. Föreslagen utformning bedöms fungera ändamålsenligt både avseende trygghet, säkerhet och framkomlighet.



Figur 7-1 Översiktlig struktur och utformning av södra respektive norra parkeringsplatsen. Källa: ÅWL

### 7.2. Bilparkering för servicefordon, tillsynspersonal, domare mm

Fem parkeringsplatser för drifttäckning, vaktmästare och ambulerande tillsyn har i föreslagen utformning placerats i västergående riktning längs den norra angöringsgatan vid vändytan bakom sim- och idrottshallen. Därtill finns två parkeringsplatser för domare vid egen ingång till ishallen nära norra huvudentrén. Platserna bedöms fungera för ändamålet och uppfylla det identifierade behovet.

### 7.3. Bilparkering för personer med nedsatt rörelseförmåga

Tolv parkeringsplatser för personer med särskilt tillstånd kommer att anordnas i anslutning till de nya anläggningarna, i linje med skattat behov. Därtill kan andra angöringsytor användas för parkering i upp till 3 timmer för besökare med tillstånd för rörelsehindrade vid toppar i efterfrågan på denna typ av parkering.

Enligt Stockholms stads riktlinjer bör parkeringsplatser för personer med nedsatt rörelseförmåga placeras inom 10 meter från entré. Detta avstånd har inte kunnat uppnås på grund av att ett obrutet stråk för gång och cykel över sportfältet och till de nya anläggningarna har prioriterats högre. Fyra RH-platser finns cirka 25 meter från södra entrén till simhall/idrottshall. Till ishallen (entré för hemmapublik) är avståndet cirka 50 meter. Ytterligare fyra RH-platser finns på norra sidan inom 25 meter från norra entrén och därtill fyra platser på norra parkeringsytan ungefär 25 meter från bortalagsentrén till ishallen. Därmed bedöms behovet vara tillgodosett på en acceptabel nivå. I det fortsatta arbetet kan utformning och placering av PRH-ytor vidareutvecklas.

#### **7.4. Angöring, hämtning och lämning**

Enligt tidigare redovisad skattning finns det behov av 12 entrénära angöringsplatser vid anläggningarna. Dessa bör planeras för effektivt nyttjande utan backrörelser och placeras så att den som släpps av/på inte behöver gå på körbanan.

Behovet tillgodoses genom angöringsplatser på både den norra och södra sidan av anläggningarna i nuvarande förslag. På norra sidan placeras sex angöringsplatser längs ishallens västra fasad och fem platser längs ishallens norra fasad. De sistnämnda platserna behöver dock regleras på ett ändamålsenligt sätt, dels eftersom tre av platserna behöver samnyttjas med lastplats under vissa tider, dels för att de resterande två platserna försvårar angöring med buss och därför behöver hållas fria när bussangöring ska ske. Med reglering 'lastplats' under vissa tider och 'på och avstigningsplats' övrig tid blir det i praktiken parkeringsförbud och efterfrågade funktioner bör därmed kunna säkerställas.

#### **7.5. Angöring bussar**

En angöringsplats för buss finns på den södra parkeringsytan, placerad i den norra delen innan angöringsplatserna för bil. Platsen ligger placerad mot Vinggatan nära hållplatsen för linjebussar med en avstigningsyta mellan buss och gång- och cykelbana. Det är relativt trångt för en buss att ta sig runt parkeringsytan och för att det ska fungera i praktiken rekommenderas att bussar genom reglering får en påbjuden färdväg med direkt högersväng och enkelriktat vänstervarv inne på parkeringen, se Figur 7-2. Detta behöver skyltas tydligt för att undvika komplikationer och tillbud.



Figur 7-2 Föreslagen påbjuden färdriktning för busstrafik runt södra parkeringen. Bild: ÅWL, modifierad av Trivector.

På norra sidan är vändytan bakom idrottshallen inte dimensionerad för buss<sup>9</sup>, och bussar till ishallens bortaentré behöver därför vända genom att köra runt den norra parkeringsytan för att komma rätt till angöringsplatsen. Detta behöver skyltas tydligt. En enkelriktning av parkeringsytan med infart i öster och utfart i väster bedöms öka framkomligheten och minska risken för tillbud och olyckor, se Figur 7-3. Angöringsplatsen för buss behöver regleras för att fungera som lastplats under vissa tider eftersom den återfinns i direkt anslutning till ishallens miljö- och teknikrum. Därtill rekommenderas som tidigare nämnts regleringen ”på- och avstigningsplats” för angöringsplatserna bakom bussangöringsplatsen, för att bussen ska kunna angöra utan att behöva backa in i angöringsytan.

<sup>9</sup> Boggibuss dimensionerande. Typfordon Bb, svängradie 14 meter. Trafikverket VGU 2024.



Figur 7-3 Föreslagen påbjuden färdriktning för busstrafik runt norra parkeringen. Bild: ÅWL, modifierad av Trivector.

Bussarna behöver komma söderifrån för att kunna ta sig in på parkeringsytorna, både den norra och den södra. Detta bedöms inte vara ett problem då bussar i regel kommer att komma söderifrån. Vid eventuella undantag får bussarna kör runt via Horisontvägen-Gamla Tyresövägen-Flygledargatan för att komma rätt.

## 7.6. Angöring godsfordon

Ytorna längs angöringsgatan direkt norr om anläggningarna bedöms i nuvarande förslag fungera väl för angöring med godsfordon. Skulle flera godsfordon ankomma samtidigt är bedömningen att det finns tillräckligt med ytor för att hantera detta på ett bra sätt. Det behövs dock reglering ”lastplats” på markerade angöringsytor dagtid för att säkerställa funktion. Det som brister i nuvarande förslag är vändytan, som är för liten för att tung lastbil<sup>10</sup> ska kunna vända runt utan att backa. I praktiken är det ett mindre problem men det bedöms inte vara en fullgod lösning med nuvarande utformning. Avfallsbilar<sup>11</sup> kan svänga runt utan att backa med nuvarande utformning.

<sup>10</sup> Typfordon Lbn, vändradie 12 meter. Trafikverket VGU 2024.

<sup>11</sup> Typfordon Los, vändradie 10 meter. Trafikverket VGU 2024.

## 8. Räddningstjänsten

Vad gäller framkomlighet och tillgänglighet för räddningstjänsten hänvisar Storstockholms brandförsvaret i första hand till sina riktlinjer<sup>12</sup>. Det förordas att räddningsväg och uppställningsplats i möjligaste mån ska utgöras av ordinarie vägnät eller tydligt markerade ytor i anslutning till ordinarie vägnät. I annat fall behöver räddningsvägar vara tydligt synliga på andra sätt. En tumregel är att avståndet mellan körbar väg och byggnadens angreppspunkt för räddningsinsats inte bör överstiga **50 meter**.

Räddningsvägar ska anordnas när gatunätet eller motsvarande infrastruktur inte ger tillräcklig åtkomst för räddningsinsats. En räddningsväg ska vara tydligt skyltad, snöröjas och sandas vintertid samt vara hinderfri. En räddningsväg ska motsvara åtminstone följande specifikation:

Tabell 8-1 Mått och specifikationer räddningsväg<sup>13</sup>.

Fri vägbredd	3,0 meter
Fri portalbredd	3,5 meter
Fri höjd	4,0 meter
Axeltryck	≥ 100 kN
Längdlutning	≤ 8 %
Tvärfall	≤ 2 %
Vertikalradie	≥ 50 meter
Bärighetsklass	(BK) 2

Platsens utformning medför att ishallen och större delen av simhall/idrottshall nås inom 50 meter från väginfrastruktur (södra parkeringen, Vinggatan samt angöringsgatan norr om anläggningarna). Sim- och idrottshallens sydvästra del kräver att gång- och cykelinfrastruktur anpassas som räddningsväg.

Om anläggningarna får en utrymningsstrategi som innefattar evakuering med räddningstjänstens höjdfordon (stegbil) krävs angöring inom 9 meter från fasad. Det är inte sannolikt att det kommer att bli så, och ingen sådan indikation har heller framkommit i utredningen.

<sup>12</sup> Utrymning med hjälp av räddningstjänsten, Dokumentnummer: VL2014-09.

<sup>13</sup> Utrymning med hjälp av räddningstjänsten, Dokumentnummer: VL2014-09.

## 9. Fortsatt arbete

Anläggningens föreslagna utformning bedöms tillgodose behoven av transporter på ett acceptabelt sätt för detta utredningsskede. I det fortsatta utredningsarbetet i kommande planskeden kan det finnas behov av justeringar och fördjupningar både gällande trafikutformningen och dimensioneringen av ytor för olika funktioner, vilket beskrivs i utredningen. Följande frågor kan också vara intressanta att utreda vidare:

- ▷ Enligt de nya riktlinjerna för mobilitet och parkering ska mobilitetsåtgärder prioriteras vid planering och byggande av nya verksamheter, vilket ännu inte har utretts för de nya idrottsanläggningarna. Exempelvis skulle staden via idrottsförvaltningen kunna föra dialog med de idrottsföreningar som använder anläggningarna, med syfte att identifiera hur resor till fots, med cykel och med kollektivtrafik till träningar och matcher kan underlättas för aktiva. Tester och studier som genomförts på idrottsanläggningar och i föreningar omfattar bland annat förvaringsskåp för hockeyutrustning, gemensamma resor med kollektivtrafiken till matcher, samordning av skjutsning och gemensam cykling till träningar, liksom kravställning från kommuner i samband med utdelning av bidrag. Detta kan vara värt att utforska i kommande planeringsskeden.
- ▷ Idag är befintlig parkeringsyta (Hundkapplöpningsen) avgiftsbelagd. Det är viktigt att även de nya/ombyggda parkeringsytorna är avgiftsbelagda, för att styra efterfrågan och göra korta bilresor från närområdet mindre attraktiva. Eftersom parkeringsytorna dimensionerats så att de räcker till även för ett vardagsscenario med matchpublik kommer de att vara överdimensionerade under övriga vardagar när inga matcher pågår. Parkeringsavgifterna behöver anpassas så att de tillkommande parkeringsplatserna används på det sätt som avsetts, vilket troligen innebär enbart avgift som betalas per timme och att avgift bör tas ut under hela dygnet.
- ▷ För att cykelparkeringsplatserna ska vara attraktiva behöver de utformas väl och vara placerade på lämpliga platser. Det råder utrymmesbrist i anslutning till byggnadernas entréer vilket innebär att detta är en utmaning. Det bedöms också råda brist på cykelparkeringsplatser på sportfältet, vilket kan vara bra att åtgärda i samband med att de nya anläggningarna byggs. De cykelparkeringsplatser som använts i utredningen är samtidigt höga i relation till dagens resvanor. En plan för kontinuerlig utbyggnad där plats i enlighet med cykelparkeringsplanen reserveras, men antalet cykelplatser byggs ut kontinuerligt, så att de motsvarar dagens efterfrågan plus en viss procentandel extra platser för framtida behov, skulle därför kunna tillämpas. Det kräver dock garantier för hanteringen under driftsskedet och behöver utredas vidare.