

TRAFIKFLYGET 8

TRAFIKPROMEMORIA

2019-10-03

(Reviderat 2020-02-29)



TRAFIKFLYGET 8

Trafikpromemoria

KUND

NCC Property Development AB

KONSULT

WSP Advisory

WSP Sverige AB
121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7
Tel: +46 10 7225000

wsp.com

KONTAKTPERSONER

Lars Kiesel

WSP Stadsutveckling
Lars.kiesel@wsp.com

BAKGRUND

Fastigheten Trafikflyget 8 har en gällande detaljplan som medger utbyggnad av ett större handelshus med inslag av kontor mm. I samband med planering för utbyggnad av handelshuset har NCC som fastighetsägare begärt en ändring av detaljplanen. Syftet med ändringen är att tydliggöra att fokus nu är kontor och inte handel för kvarteret. För kunna underlätta detta erfordras justeringar av gällande byggrätter till höjd och läge. Samtidigt redovisas en kraftig minskning av antalet parkeringsplatser som avses byggas för att klara kvarterets parkeringsbehov. Detta som ett resultat av att handelsytorna minskat till förmån för kontor.

I samband med arbetet med detaljplanen har trafikfrågor kring kvarteret aktualiserats. Föreliggande trafikpromemoria utgör ett av flera underlag för det pågående detaljplanearbetet.

LÄSANVISNING

Föreliggande promemoria är skrivet utifrån att det föreligger ett beviljat bygglov om uppförande av kontor och handel inom Trafikflyget 8 i Bromma. Bygglövet har erhållits med stöd av gällande detaljplan. Justering av byggrätterna inom kvarteret prövas nu i förslag till ny detaljplan för kvarteret. Samtidigt pågår utbyggnad eller planeras för utbyggnad av gator, spår, broar mm enligt den nu gällande detaljplanen i anslutning till kvarteret.

Även andra förändringar av gällande detaljplan har aktualiserats utanför Trafikflyget 8 sedan byggnation av densamma påbörjats. Bland annat har nuvarande fastighetsägare till handelsområdet Bromma Blocks framfört att det kan bli förändring av hur de byggrätter som gällande detaljplan medger inom Trafikflyget 9, kommer att genomföras. Det kan komma att gälla såväl disposition som förändringar av innehåll i framtida byggnader. Detta kan exempelvis medföra att anslutningen mot Ulvsundavägen mittför Karlsbodavägen behålls som en kvartersgata till den stora markparkeringen.

Även Stockholm stad, som enligt gällande detaljplan har möjlighet att bygga ut en gång- och cykelbro över Ulvsundavägen längs med den utbyggda spårbron, har aviserat att denna anläggning kan komma att omprövas.

Den beskrivning som redovisas i föreliggande promemoria, om hur trafiken kommer att ordnas för Trafikflyget 8, har skett utifrån det som är stipulerat i gällande detaljplan. Detta eftersom det i skrivande stund, inte finns några beslut eller konkreta förslag som kan tydliggöra eventuella behov av justeringar eller anpassningar av kopplingarna mellan Trafikflyget 8 och omgivande stråk och bebyggelse, som följd av eventuella framtida förändringar enligt det som angetts ovan.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Fastigheten Trafikflyget 8 ligger inklämt mellan olika trafikanläggningar. Tvärbanan Kistagrenen i norr, Ulvsundavägen i öster och Flygplatsinfarten i sydväst. Fastigheten är en del av den regionala målpunkten som Bromma Flygplats och handelsområdet Bromma Blocks utgör.

Ulvsundavägen utgör en huvudgata i Stockholm stads trafiknät. Vägen har två körfält i vardera riktningen och är utrustad med svängkörfält i korsningarna, som i anslutning till aktuellt kvarter och handelsplats, är utrustade med trafiksinaler. Vägen har trots detta framkomlighetsproblem under rusningstimmar, vilket i viss mån påverkar områdets tillgänglighet med bil.

Bromma Flygplats, Bromma Blocks och Trafikflyget 8 trafikförsörjs via tre korsningar med Ulvsundavägen. Korsningen mellan Ulvsundavägen och Flygplatsinfarten ska byggas om och kompletteras med en planskild rampbro för trafikströmmen söderifrån in mot Flygplatsinfarten.

Detta ger korsningen en högre kapacitet. Karlsbodakorsningen, som idag utgör en anslutningsväg till den stora markparkeringen kommer, om ett genomförande av byggrätten inom Trafikflyget 9 sker enligt gällande detaljplan, att endast bli en anslutningspunkt för Trafikflyget 8 och Trafikflyget 9. De trafikanter som kommer via Karlsbodavägen och ska till den stora markparkeringen, får då välja att färdas via Flygplatsinfarten eller Norra infarten.

Den tredje korsningspunkten, Norra infarten, har erhållit kapacitetshöjande åtgärder i form av högeravvikande körfält på Ulvsundavägen samt dubbla vänstersvängande körfält ut från handelsområdet. Några planer på större ombyggnader av denna korsning föreligger för närvarande inte.

Köpsvängen, som utgör kopplingen mellan Flygplatsinfarten och den stora markparkeringen, har delvis redan byggts om i ett nytt läge i samband med den fortsatta utbyggnaden norrut av Tvärbanan.

Köpsvängen passerar nu under spårvägen vilket medför att gatulänken får en begränsning i tillåten fordonshöjd till ca 3.8 m. Detta påverkar inte privatbilar men utgör en restriktion för högre lastbilar och bussar.

Utmed Ulvsundavägen har staden under senare år förstärkt gång- och cykelstråket. Gällande detaljplan möjliggör för en planskild förbindelse över Ulvsundavägen parallellt med bron för Tvärbanan. Detta ger Trafikflyget 8 och verksamheterna inom Bromma Blocks en förbindelse för gående och cyklister om infartsvägen vid Karlsbodakorsningen stängs i enlighet med gällande detaljplan. Bron utgör också en framtida länk mellan tvärbanans hållplats och bebyggelsen nordväst om Ulvsundavägen. Även utbyggnader av gång- och cykelstråk längs Flygplatsinfarten planeras liksom utmed Köpsvängen.

FÖRSLAGET

I gällande detaljplan har Trafikflyget 8 ett fokus på utbyggnad av handelslokaler med kompletterande lokalytor för kontor mm. I nu föreliggande förslag till utbyggnad är fokus på kontorslokaler med viss kompletterande handelsyta. Även ett större hotell föreslås lokaliserat inom kvarteret. Även en stor minskning av antalet parkeringsplatser, jämfört med gällande detaljplan, föreslås. Detta som en konsekvens av minskade handelsytor. Vidare eftersträvar förslaget en mer rationell husform vilket bland innebär mer sammanhängande våningsplan.

I den gällande detaljplanen förutsågs att en stor sammanhängande byggnad skulle komma till på i princip hela fastigheten med entréer från parkeringshus längs Ulvsundavägen och från den stora samlade markparkeringen. Även entréer från Tvärbanans planerades.

Det nu aktuella bebyggelseförslaget redovisar en sammanhängande byggnadsvolym i de lägre våningsplanen medan en mer öppen och lättåtkomlig kvarterstruktur, i form av separata byggnader, föreslås på våningsplanet som ansluter till Tvärbanas höjdnivå och våningsplanen vidare uppåt.



Figur 1 Illustration av förslaget (BAU)

Detta skapar flera visuellt åtskiljbara enheter för fastigheten. En förbättrad visuell orientering blir en effekt av detta vilket är eftersträvansvärt i en annars svåröverblickbar miljö.

Den förbättrade förståelsen för kvarterets struktur förstärks också som följd av att byggrätten mot Ulvsundavägen föreslås begränsas i höjd och istället för ett 7 våningar högt parkeringshus ersättas av ett lägre parkeringsdäck. Detta skapar öppna angöringsmöjligheter och ökar orienterbarheten för alla trafikslag, jämfört med gällande detaljplan.

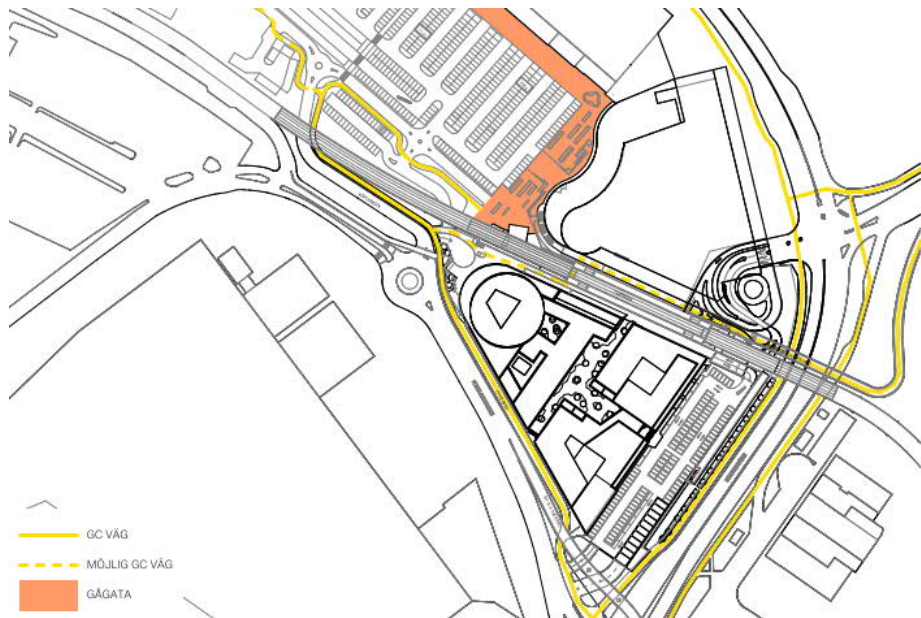
Kvarteret planeras innehålla 43 000 m² kontor, 16 000 m² handel och 9 000 m² hotell. Därutöver tillkommer ca 22 000 m² för parkering och lastgård etc. Sammanlagt blir det en byggnadsvolym kring 90 000 m².

GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Till följd av att Bromma Flygplats är en geografiskt stor instängslad yta, finns inget finmaskigt gång- och cykelnät kring aktuellt kvarter. Ett övergripande gång- och cykelstråk löper utmed Ulvsundavägen och ett utmed Karlsbodavägen.

Ett gång- och cykelstråk planeras utmed Flygplatsinfarten och vidare utmed Köpsvängen ner till den stora markparkeringen. I gällande detaljplan finns en fortsättning av detta gång- och cykelstråk redovisat utmed handelsgatan, fram till Ulvsundavägen vid området norra anslutning.

En gång (- och cykel)bro över Ulvsundavägen omedelbart norr om spårvägsbron, finns illustrerad och beskriven i gällande detaljplan. Denna förbindelse leder till Tvärbanans hållplats och ger access till de byggnader och verksamheter som planeras på ömse sidor om hållplatsen. Tvärbanans hållplats får även kontakt, via trappor till markplanet och den stora markparkeringen med sitt tydliga entréstråk som löper mellan parkeringen och handelsbyggnaderna. Ett gångstråk planeras också utmed Flygplatsinfarten fram till Bromma Flygplats terminalbyggnad.



Figur 2 Gång- och cykelstråk (illustration BAU)

Till Trafikflyget 8 kan gående även komma via Flygplatsinfarten för att därifrån, via trappor, komma upp till det gångplan som knyter samman de skilda byggnadsdelarna. Detta gångplan nås också via trappor från parkeringsdäcket som är placerat ut mot Ulvsundavägen.

Cykel kan, med tanke på kvarterets placering i ett stort framtida urbant sammanhang, komma bli ett viktigt transportmedel för såväl verksamma som kunder och besökare. En förändring av cyklarnas prestanda och utseende pågår där ett större inslag av cykelkärror, lådcyklar, elcyklar och paketcyklar långsamt sker. Detta ställer särskilda krav på framförallt cykelparkeringarnas utformning och dimensionering. De större cyklarna och cykelekipagen tar

inte bara större yta i anspråk vid parkering utan de erfordrar dessutom större ytor för manövrering.

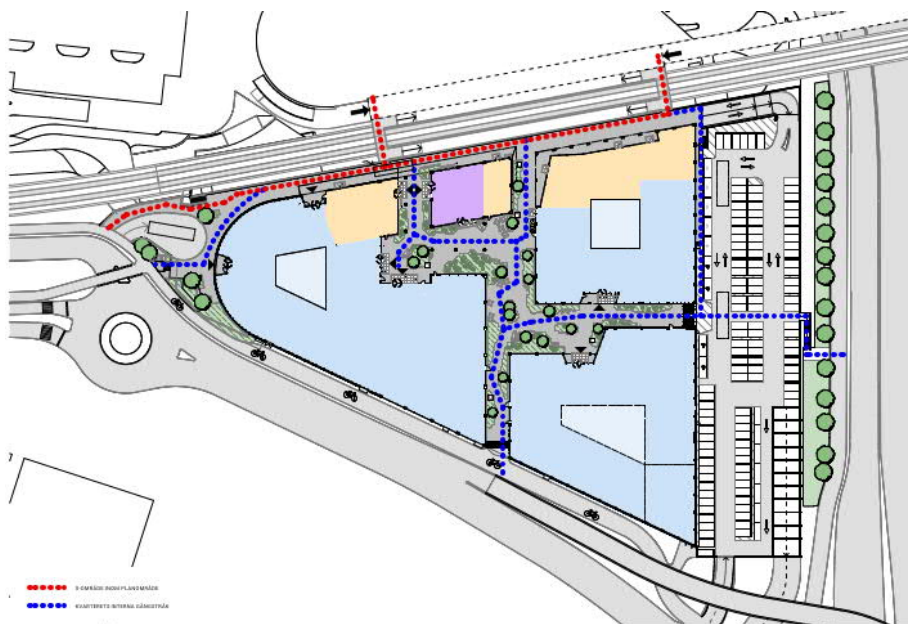


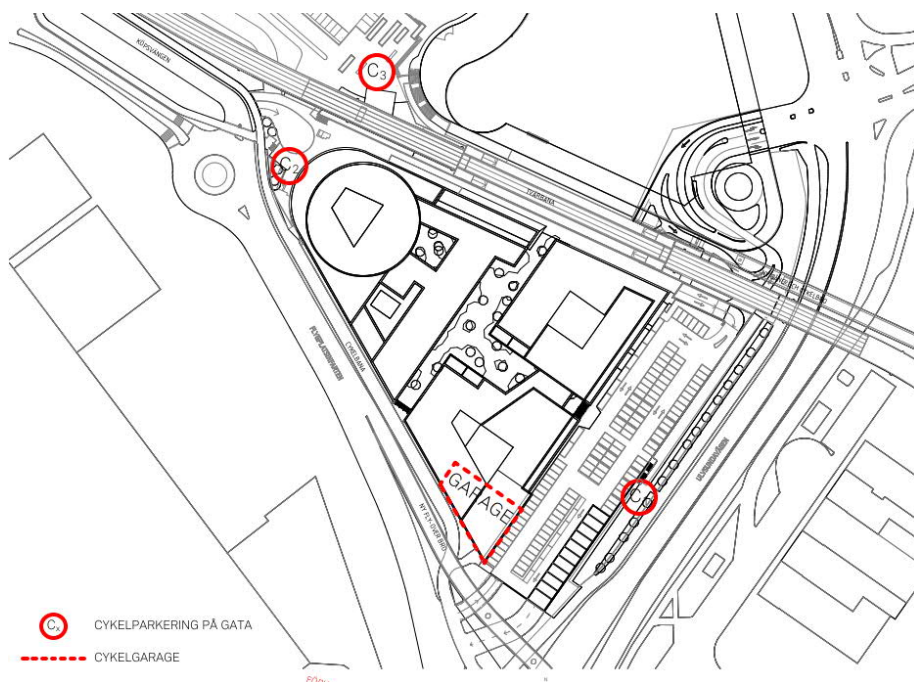
Fig 3 Gång- och cykelstråk inom kvarteret Trafikflyget 8 (Illustration BAU)

Cyklande till kvarteret erbjuds 4 skilda platser för parkering. Utmed Ulvsundavägen finns det en cykelparkering C1, varifrån en trappförbindelse leder upp till parkeringsdäcket, som korsas för att komma trapporna som leder upp till kvarterets gångplan.

I kvarterets "spets" finns en förbindelse mellan Köpsvängen och Tvärbanans hållplats. Denna förbindelse leder också upp till entré för planerat hotell, och vid denna entré kommer det också finnas cykelparkering C2. På markplanet, dvs den nivå som markparkering är lokaliserad på finns en entré till Trafikflyget 8.

På detta nedersta våningsplan är den stora dagligvarubutiken lokaliserad. Invid dess entré planeras en större cykelparkering C3. Denna nås dels via Köpsvängen dels via handelsplatsens norra anslutning med Ulvsundavägen.

Utöver dessa cykelparkeringar utomhus, planeras ett större inbyggt utrymme för cykelparkering. Detta cykelgarage nås enkelt och lätt, i princip utan höjdskillnad, direkt från gång- och cykelstråket längs Flygplatsinfarten. Cykelgaraget ligger i ett entresolplan i byggnaden, direkt under kvarterets sammanhängande gångplan och planeras utrustat med omklädningsrum och möjlig cykelservice.



Figur 4 Lokalisering cykelparkering (Illustration BAU)

Totalt är ca 1100 cykelparkeringar planerade på de 4 platserna enligt vidstående illustration. Av dessa platser bedöms 900 kunna lokaliseras inomhus. Utrymme finns inom kvarteret att utöka antalet platser om behov uppkommer i framtiden, exempelvis som följd av starka önskemål/krav från framtida hyresgäster etc. I gällande bygglov har staden angett att ca 840 cykelplatser ska finnas inom kvarteret.

Den nu aktuella detaljplanen medför att ytterligare ca 8 000 m kontor tillkommer. Detta ger ett utökat behov av ca 120 platser, dvs totalt minimum 940 platser med ett parkeringstal på 15 cykelplatser per 1000 m² kontor.

Verksamhet	Antaget p-tal /1000m ²	Planerade ytor m ²	Behov
Kontor	15	43 000	645
Handel	20	16 000	320
Hotell	3	9 000	~25
Summa		68 000 *	980

Tabell Behov av cykelparkering (*exklusive parkering lastgård ca 22 000 m²)

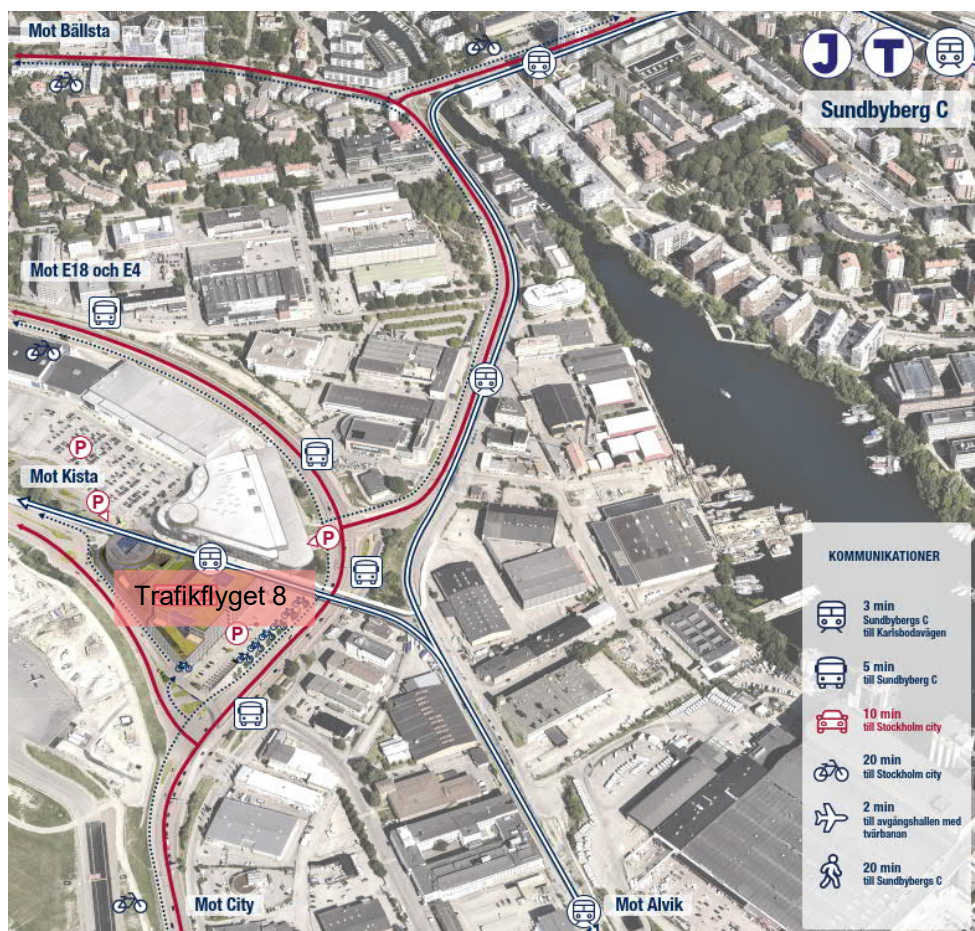
KOLLEKTIVTRAFIK

Fastigheten Trafikflyget 8 har idag ca 300 meter till Tvärbanans hållplats Karlsbodavägen. Ett flertal busshållplatser är lokaliserade på omkringliggande gator. Dessa trafikeras av ett stort antal skilda busslinjer. Utbyggnad av Tvärbanans Kistagren pågår. Denna spårväg får ett hållplatsläge inom planområdet. Utbudet av och tillgängligheten till kollektivtrafik kan därför sägas vara mycket god.

Kontorsverksamheter prioriterar tillgången till kollektivtrafik högt vid val av lokalisering, varför aktuellt kvarter synes ha bra förutsättningar att få framtida kontorsetableringar.

Även den större dagligvarubutiken som planeras kan tänkas få en större andel kunder som reser kollektivt som följd av den goda tillgängligheten till kollektivtrafik. För att underlätta och säkerställa att så många verksamma, besökare och kunder som möjligt nyttjar kollektivtrafiken för resor till/från kvarteret, kan exempelvis digitala skyltar, med realtidsinformation om trafiken, placeras i kvarterets större butiker och arbetsplatsfoajeer.

Tvärbanans hållplatsläge utgör även start- eller målpunkt för resande till andra delar av det regionala handelsområdet. Det ställer krav på att tydliga och välkomnande gångvägar anläggs utanför de byggnader som omsluter hållplatsen. Dessa alternativa gångstråk måste utformas så att de upplevs som både trygga och trafiksäkra att nyttja även på de tider som kontors- och handelsbyggnadernas verksamheter är stängda.

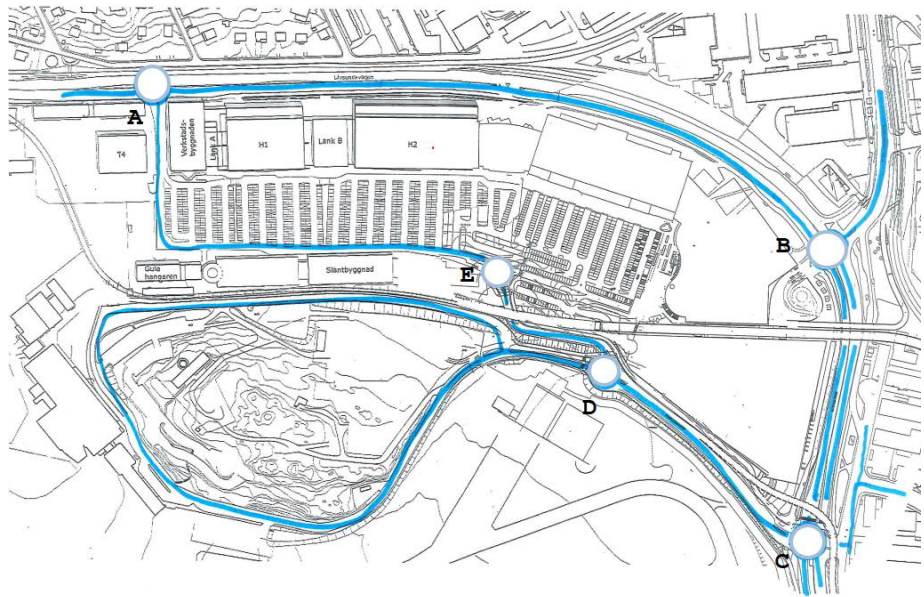


Figur 5 Hållplatser för buss och spårväg kring Trafikflyget 8

BILTRAFIK

Handelsplatsen Bromma Blocks med Bromma Flygplats, utgör en regional målpunkt. Den trafikförsörjs via Ulvsundavägen, och i viss mån Karlsbodavägen. Den Norra Infarten (A) utgör den tydligaste anslutningen för handelsplatsen. I stort sett all trafik, undantaget morgontimmarnas taxibilar, utgörs av kunder till och från handelsplatsen i denna anslutningspunkt.

Kapaciteten i korsningen har ökats med dubbla vänstersvängande körfält ut från markparkeringen och ett eget högersvängande körfält in från Ulvsundavägen. Denna tillfart har en stor trafikmängd och är även framgent av stor betydelse, bland annat för sin strukturerande och lättorienterade färdväg in till handelsplatsen.



Figur 6 Gatunät

Flygplatsinfarten (C) kommer att få en mycket högre kapacitet som följd av att en planskild rampbro (Fly-over) byggs för den stora trafikström som kommer söderifrån och ska in mot flygplatsen. Detta ger också trafikanter som ska till, framförallt markparkeringarna vid Bromma Blocks, förbättrad tillgänglighet och access.

I samband med utbyggnaden av Tvärbanan har förbindelsen mellan den stora markparkeringen och Flygplatsinfarten byggts om och getts en annan linjeföring. En något krokigare tillfartsväg med begränsad överblick över markparkeringen har kommit till utförande. I samband med detta har också Köpsvängen fått en begränsning av den fria höjden till 3,8 m. Detta påverkar inte privatbilismen men blir en restriktion för lastbilar och bussar.

Framöver kan även denna tillfart utgöra en mycket viktig tillfart för trafikanter till Trafikflyget 8, som ämnar parkera i garageplanet inom kvarteret. Detta eftersom trafikanterna dels slipper eventuella "stoppljus" på Ulvsundavägen dels därför att vägen till parkeringsgaraget sker via högersvängar, vilket har hög kapacitet

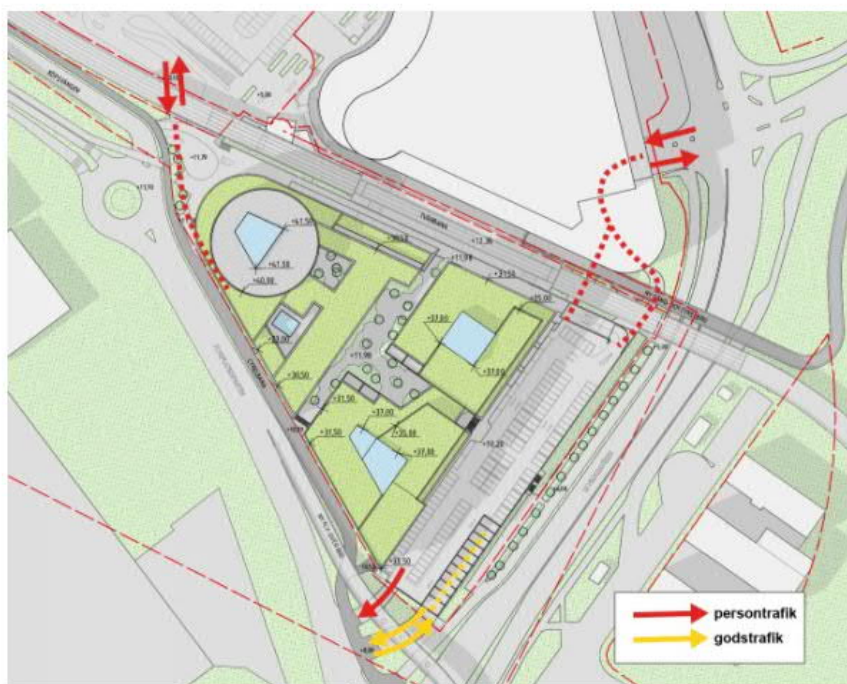
Om handelsfastigheten Trafikflyget 9, norr om Tvärbanans hållplats, byggs enligt gällande detaljplan, kommer kopplingen mellan Karlsbodavägen (B) och den stora markparkeringen att skäras av.

För de trafikanter som har sitt mål vid någon av de handelshus och verksamheter som finns kring den stora markparkeringen, sker då en omlagring av trafikströmmarna till Norra infarten eller Flygplatsinfarten.

Korsningspunkten (B) kommer dock även i framtiden utgöra en viktig trafiknod för de byggnader som omsluter Tvärbanans hållplats. Den planlagda handelsbyggnaden inom Trafikflyget 9 har ett parkeringshus lokaliserat ut mot Ulvsundavägen. Detta parkeringshus nås endast via korsningen med Karlsbodavägen. Även de parkeringar som planeras inom Trafikflyget 8 nås via korsningen med Karlsbodavägen.

BILPARKERING

I princip hela kvarteret i Trafikflyget 8 föreslås underbyggt med ett sammanhållet garageplan. Detta garageplan får en anslutning med den stora markparkeringen. Anslutningen till garageplanet sker via ny ramp, som "dyker ner" i direkt anslutning till befintligt landfäste för spårbron. Rampen utformas med god geometrisk standard. Via markparkeringen nås också Ulvsundavägen vid den norra Infarten. Alternativt nyttjas Köpsvängen till Flygplatsinfarten för vidare färd till Ulvsundavägen.



Figur 7 Angöringsvägar till garage, parkering och lastgård (Illustration SBK)

Garaget nås också via anslutningen med Karlsbodakorsningen. Denna koppling samnyttjas med in- och utfart för Trafikflyget 9. Mot bakgrund av att fastighetsägaren för Bromma Blocks aviserat att det kan komma att bli förändringar av byggrätterna inom Trafikflyget 9 jämfört med vad gällande detaljplan visar, har en osäkerhet uppstått om den exakta framtida utformningen av fastigheternas gemensamma angöring i denna punkt.

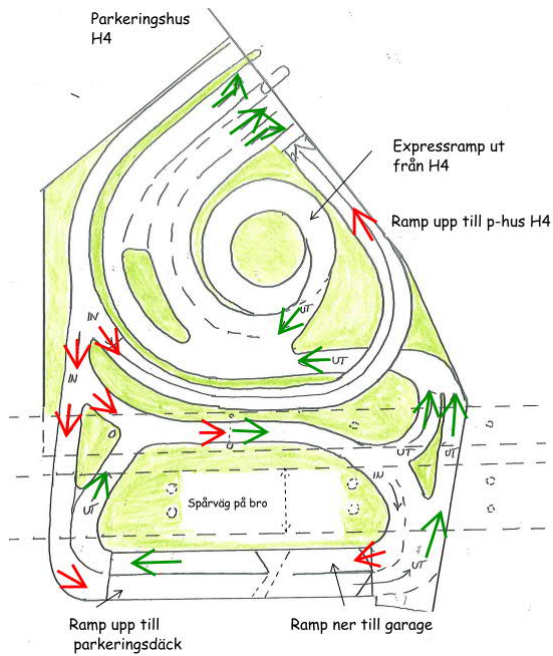
I erhållet bygglov för Trafikflyget 8 har utgångspunkten varit att kvarterets anslutning mot Karlsbodakorsningen sker i enlighet med idéerna i gällande detaljplan. Det innebär att det inom fastigheten Trafikflyget 9 ska samordnas och ges utrymme för skilda körvägar som ska leda trafiken till olika parkeringsdelar inom såväl Trafikflyget 8 som Trafikflyget 9.

För Trafikflyget 8 innebär det, bland annat att en ramp byggs ner till garageplanet och en ramp upp till parkeringsdäcket. Från garaget och parkeringsdäcket sker utfart mot korsningen med Karlsbodavägen, dvs på samma sätt som infarten. En kompletterande utfart från parkeringsdäcket sker också mot Flygplatsinfarten. Denna anslutning är endast för utfart.

Tidigare trafikutredningar med vidhängande kapacitetsberäkningar har tydligt visat på behovet av att utfarten från framtida parkeringar inom Trafikflyget 8 och Trafikflyget 9 erfordrar tre körfält mot den med trafiksignal reglerade korsningen Ulvsundavägen/Karlsbodavägen.

Tidigare trafikbedömningar har haft som grund en större handelsvolym och ett större parkeringsutbud inom fastigheten Trafikflyget 8 än vad nu aktualiserat förslag medför.

Detta kan medföra att de tidigare bedömda kömagasinen, som erfordrades för att inte skapa låsningar och problem vid utfarten från de bägge handelshusen, nu kan minskas i längd. Detta kan ge bättre förutsättningar för att ordna de körvägar som erfordras till och från parkeringsdelarna inom Trafikflyget 8 och Trafikflyget 9. Det är viktigt att körvägarna utformas på ett för trafikanterna tydligt, säkert och tryggt sätt.



Figur 9 Exempel på principlösning av anslutning mot Karlsbodavägen (H4 avser Trafikflyget 9)

PARKERING- BEHOV OCH SAMNYTTJANDE

Handelsverksamheter och kontor utgör en kombination där ett stort inslag av samnyttjande kan påräknas vid beräkning av ett kvarters egentliga parkeringsbehov. En kontorsparkering har sin högsta beläggning mellan 10-16 vardagar medan handelsytorna har sina toppar kvällar och helger.

Hotell har låg beläggning på helger och en något högre beläggning dagtid vardagar. Nattparkeringen, som har högst beläggning, sker inte i konflikt med vare sig handeln eller kontorsverksamheterna.

För det aktuella kvarteret har totalt ca 665 parkeringsplatser redovisats i erhållet byggnadslov. Utöver dessa platser finns avtal om att kunder till kvarterets dagligvarubutik får nyttja 150 platser på markparkeringen framför Trafikflyget 8.

Mot bakgrund av den höga tillgängligheten till kapacitetsstark kollektivtrafik bedöms antalet parkeringsplatser väl täcka verksamheternas behov. Kontorsverksamheter i Stockholmsområdet efterfrågar inte lika många parkeringsplatser idag som för ett antal år sedan. Istället är önskemålen om cykelparkering större.

Dagligvaruhandeln är erfarenhetsmässigt, en stor trafikalkstrare av privatbilar medan Sällanvaruhandeln har en lägre trafikalkstring och därmed krav på färre parkeringsplatser.

Flera handelsaktörer har idag utarbetade policys för hållbara transporter för såväl distributions- som kundtrafik. Krav på välutrustade cykelparkeringar och god access till kollektivtrafik, framförallt spårburna färdmedel, efterfrågas allt mer.

Vilka verksamheter som kommer att lokaliseras i Trafikflyget 8 och vilka parkeringsbehov de har kommer att variera över tid. Nedan redovisas en sammanställning över ett sätt att bedöma behovet av parkeringsplatser för kvarteret.

Det antagna parkeringstalet 7 platser/1000 m² BTA kontor, anses i många fall idag som högt, men har här antagits som ett normalt värde. Med antagande om normala p-tal för kvarteret och dess planerade verksamheter erhålles ett parkeringsbehov av ca 785 platser. Mot bakgrund av att kvarteret disponerar totalt 815 parkeringsplatser uppfylls därmed behovet.

Om ett högre parkeringstal antas kan det sammanlagda behovet komma att uppgå till 1065 parkeringsplatser. Med hänsyn till blandningen av handel och kontor som har mycket goda förutsättningar till samnyttjande av parkeringsplatser, kan ett totalt parkeringsbehov på mellan 450-600 parkeringsplatser sägas utgöra kvarterets totala behov av parkeringsplatser efter reduktion för samnyttjande (se tabeller nedan).

Ett samnyttjande i den omfattning som antagits här förutsätter att alla platser är öppna och att de inte är reserverade för olika verksamheter.

		P-tal/1000 m ²		Summa P-behov		Justerat p-behov Samnyttjande enligt Tabell B Norm/Hög	
	BTA 1000 m ²	Normal	Hög	Normal	Hög	Fre 10-16	Fre 16-19
Kontor	43	7	10	300	430	240/350	60/85
Handel DV	9	40	50	360	450	150/180	290/360
Handel SV	5	20	30	100	150	40/60	80/120
Hotell	9	3	4	25	35	10/20	13/18
Summa	68			785	1 065	440/610	445/585

Tabell: Parkeringsbehov Trafikflyget 8

Det framtida parkeringsbehovet för Trafikflyget, kan således inrymmas och tillåtas att variera över tid vilket ger stora förutsättningar för kvarterets attraktion och möjlighet att erbjuda olika verksamheter en lokalitet.

	Vardagar 10 –16	Fredag 16-19	Lördag 10-14
	Beläggingsgrad %	Beläggingsgrad %	Beläggingsgrad%
Hotell*	50	50	30
Kontor	80	20	10
Handel	40	80	100

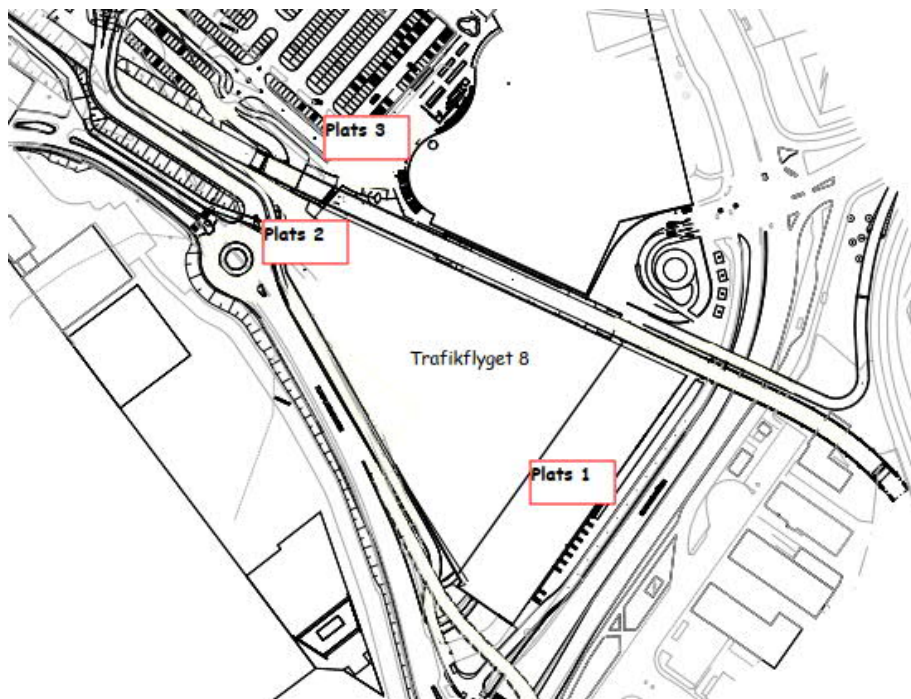
Tabell B: Beläggingsgrad på parkering vid olika tidpunkter och verksamhet.

*Beläggingsgraden för hotell är som störst nattetid

TILLGÄNGLIGHET, ANGÖRING, TAXI

Verksamheterna inom Trafikflyget 8 kan inte ha någon angöring utmed Flygplatsinfarten eller Ulvsundavägen. Samtidigt är det viktigt att kunna erbjuda verksamma och besökare till kvarteret tydliga angöringspunkter för Taxi och färdtjänst men även privatfordon. Angöringsplatser utgör inte parkeringsplats, utan är markerade platser för att säkerställa god åtkomlighet till kvarteret och dess aktörer.

För kvarteret har tre lägen för angöringsplatser lokaliserats.



Figur 10 Lokalisering av angöringsplatser

Plats 1 är på parkeringsdäcket och utgörs av markerade platser nära trappan upp mot det kvarterets gångplan. Plats 2 är lokaliserad vid angöringsslingan som nås via Köpsvägen. Plats 3, utgör den traditionella placeringen på den stora markparkeringen vid entrétorget framför byggnaden.

Även garaget kommer givetvis att nyttjas för angöring. De färdtjänstfordon som klarar den fria höjden som garageplanet medger, kan med fördel ansluta direkt till de vertikala transportförbindelser som kopplar garageplanet med ovanliggande verksamhetsytor.

I det godkända bygglovet för kvarteret har tillgängligheten studerat och analyserats vilket sammanställts i "Granskningsutlåtande tillgänglighet", Staremo 2018-05-07 (reviderad 2019-02-27) där det i slutsatsen anges att

".. byggnadens utformning uppfyller bygglagstiftningens krav på tillgänglighet för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga".

Samtidigt anges i utlåtandet att kvarteret är komplext och att den slutliga utformningen måste följas upp och bevakas i kommande projektering och produktion. Det detaljplanen nu prövar är framförallt de övre våningsplanen, vilket inte ändrar på förutsättningarna för angöring av kvarteret.

DISTRIBUTIONSTRAFIK

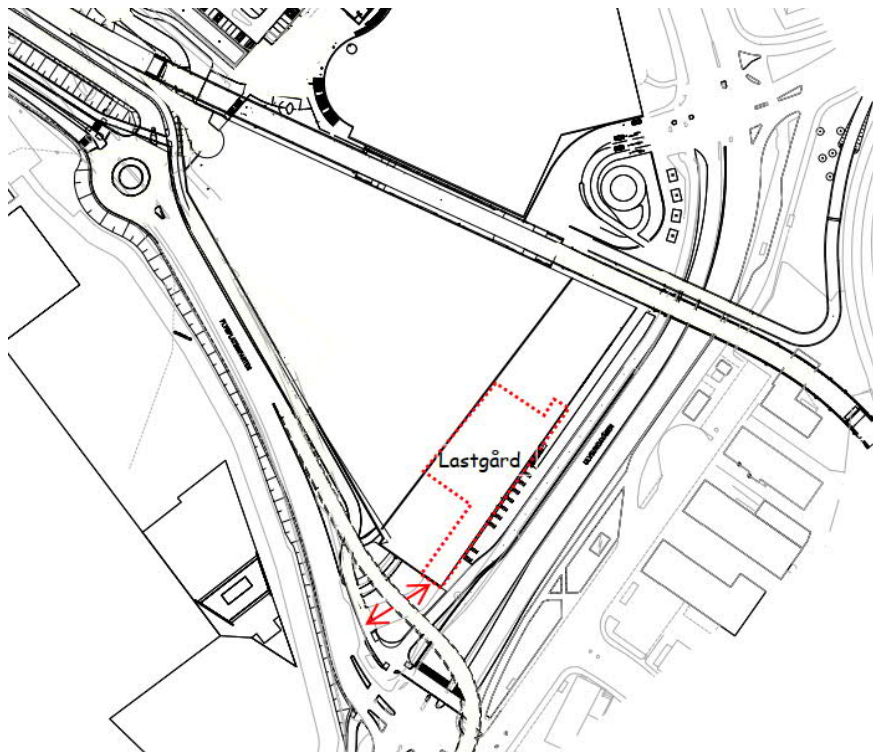
Ulvsunda är föremål för en stadsomvandling och förädling av verksamheterna. Idag finns transportintensiva verksamheter i området men dessa väntas, som ett resultat av den pågående struktumvandlingen och stadsutvecklingen, omlokaliseras till mer perifera områden i staden eller regionen. Den framtida trafiksituationen i närområdet tenderar därmed att mer och mer övergå till en mer urban karaktär. I sådana miljöer är det dimensionerande fordonet maximalt 12 meter långt.

Detta har utgjort grund för utformningen av den lastgård och de varumottag som planeras att försörja fastigheten Trafikflyget 8 med dess olika verksamheter. Lastgården, som betjänar hela kvarteret med dess olika byggnadsdelar och skilda verksamheter är lokaliserad ut mot Ulvsundavägen, under parkeringsdäcket, med en golvnivå som medger lastkajshöjds till kvarterets större dagligvarubutik.

Lastgården angörs via ramp som ansluts till Flygplatsinfarten. Rampen har en bredd som medger möte mellan distributionsfordon. Den större dagligvarubutiken som föreslås i kvarteret alstrar en stor frekvens av distributionsfordon per dygn, men totalt sett bedöms inte lastgården och dess anslutning med Flygplatsinfarten, medföra några kapacitetsproblem.

Från lastgården planeras distributionsgångar i byggnaden så att alla delar av kvarteret nås väderskyddat. Dimensioneringen av lastgården har utgått från att dagligvarubutiken ska erhålla möjligheter till vädertätade varumottag men också öppna lastkajer som kan samnyttjas med andra verksamheter.

Lastgården utgör också en central nod för omhändertagande av sopor och avfall i olika fraktioner. Därför inryms ett flertal containerplatser i lastgården.



Figur 10 Placering lastgård och lastgata

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi verkar på våra lokala marknader med stöd av global expertis. Som tekniska experter och strategiska rådgivare har vi tillgång till ingenjörer, tekniker, naturvetare, planerare, utredare och miljöspecialister liksom professionella projektörer, konstruktörer och projektledare. Vi erbjuder hållbara lösningar inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Med drygt 39 000 medarbetare på 500 kontor i 40 länder medverkar vi till en hållbar samhällsutveckling. I Sverige har vi omkring 4 000 medarbetare. wsp.com

WSP Sverige AB

121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7

T: +46 10 7225000
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
wsp.com

