

Rapport om Trafik för projekt Norra Folkparksvägen

2021-10-26

stockholm.se

Utredning om Trafik för projekt Norra Folkparksvägen är beställd
av stadsbyggnadskontoret, Stockholms stad

Kontaktperson: Monika Markus

E-post: monika.markus@stockholm.se

Telefon: 08-508 26 499

Dnr: [Fyll i här]

Publikationsnummer: [Fyll i här]

Utgivningsdatum: [Fyll i här]

Utgivare: stadsbyggnadskontoret, Stockholms stad

Omslagsfoto: [Fyll i här]

Utredningen är levererad av Structor Mark Stockholm AB

Kontaktperson: Ellen Fredholm

E-post: ellen.fredholm@structor.se

Telefon: 070-440 28 40

Innehåll

Uppdraget	4
Förutsättningar	4
Nuläge	5
Målpunkter	5
Gång	6
Cykel	6
Kollektivtrafik	6
Motorfordonstrafik	7
Trafiksäkerhet	8
Föreslagen exploatering	10
Skanska	10
Viktor Hansson	11
Stockholms hem	13
Utformning - gata	15
Folkparksvägen	16
Kontrollvägen	17
Safirgränd	18
Trafikalstring och prognos	20
Kapacitet	20
Sammanfattning	21

Bilaga 1 - Gatuutformning

Uppdraget

Stockholm Stad har påbörjat arbete med en detaljplan för ett område kring Norra Folkparksvägen i Solberga. Detaljplanen syftar till att möjliggöra för ca 220 bostäder, kontor och hotell.

Structor Mark Stockholm AB har fått i uppdrag av Exploateringskontoret, Stockholm Stad, att ta fram ett trafik PM för detaljplaneområdet. PM:et ska redogöra för ett kortfattat nuläge, förslag till typsektioner och översiktliga utformningsprinciper för vägen med korsningspunkter samt gång- och cykelstråk (gc-stråk).



Figur 1: Översikt

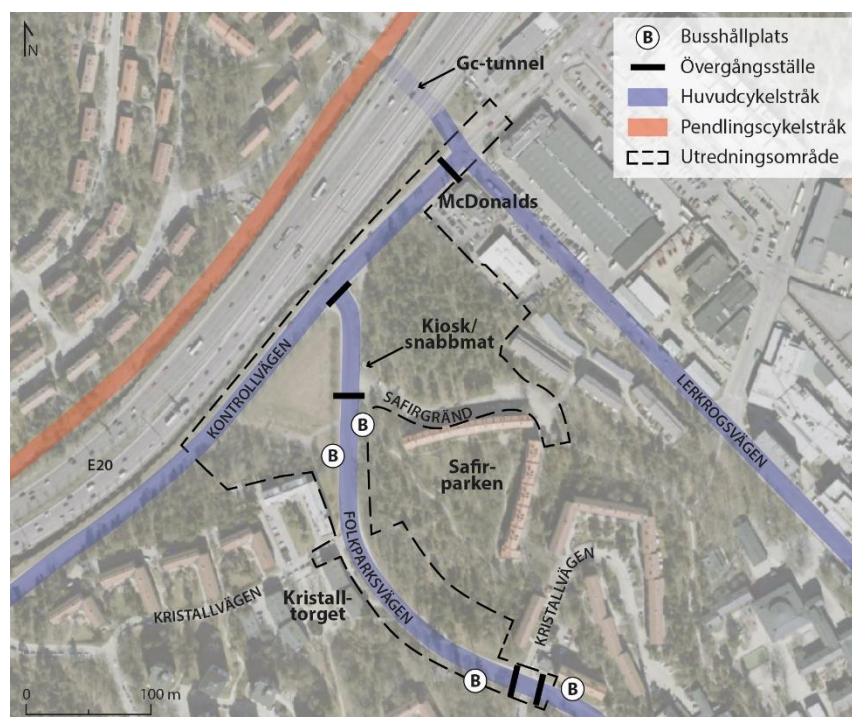
Förutsättningar

Stadens riktlinjer, som exempelvis Teknisk handbok, cykelplan och Gata Stockholm ligger som grund för utredningen. Även riktlinjer från trafikförvaltningen, RiGata, för utformning av gatan där buss trafikerar och riktlinjer från Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) gällande sophantering, ska gälla.

Befintlig allé längs västra sidan av Norra Folkparksvägen är biotopskyddad och ska bevaras. Även övriga träd inom detaljplaneområdet ska bevaras i så stor utsträckning som möjligt.

Nuläge

Planområdet är beläget vid Norra Folkparksvägen, Safirgränd och Kontrollvägen. Folkparksvägen löper genom hela Solberga och kopplar tillsammans med Kontrollvägen samman Älvsjö med Västberga industriområde och i förlängningen Telefonplan. Planområdet består idag av vägområden och trädbevuxen naturmark samt en låglänt gräsyta i nordväst kantad av stora träd.



Figur 2 Nuläge

Målpunkter

Inom och i nära anslutning till Utredningsområdet har olika målpunkter identifierats. Bland annat Telefonplans tunnelbanestation (norr om utredningsområdet via gc-tunneln), Safirparken i grönområdet öster om Folkparksvägen, grönområdet norr om Safirgränd, Kristalltorget, busshållplatser, McDonalds, snabbmatskiosk vid korsningen Safirgränd/Folkparksvägen samt skolor utanför utredningsområdet, både öster- och västerut. Målpunkterna är placerade på båda sidor om Folkparksvägen vilket innebär ett rörelsebehov där vägen måste korsas. Utmed sträckan är det dock som längst ca 280 m mellan övergångsställena. Utredningen ser därför ett behov av ett övergångsställe tvärs Folkparksvägen i höjd med Kristalltorget.

Gång

Utöver gångbanor längs gatorna inom detaljplaneområdet finns även både belysta gångbanor och upptrampade stigar mellan befintlig bebyggelse och genom grönområden. Dessa stråk ansluter exempelvis de identifierade målpunkterna Safirparken och Kristalltorget samt befintlig bebyggelse. Både befintliga gångbanor och stigar bör bevaras, utvecklas och kompletteras för att säkerställa och förbättra framkomligheten för gående. Vid platsbesök hösten 2020 sågs ett par personer korsa Norra Folkparksvägen i höjd med Kristalltorget.



Figur 3 Kontrollvägen (tv) Folkparksvägen (mitten), Safirgränd (th)

Enligt den genomförda Integrerade Barnkonsekvensanalysen, IBKA, som genomförts (Ramböll 2020) är det många barn som går och cyklar till/från skolorna i närområdet. Således är det barn som rör sig längs och tvärs gator inom detaljplaneområdet vilket särskilt bör beaktas i och med utformning av gaturummet.

Cykel

Längs Kontrollvägen finns en dubbelriktad cykelbana på den östra sidan och längs Norra Folkparksvägen finns enkelriktade cykelbanor på båda sidor. Kontrollvägen och Norra Folkparksvägen är identifierade som huvudstråk. Vid busshållplatserna leds cyklister ut till körbanan vilket påverkar trafiksäkerheten negativt. På Safirgränd hänvisas cyklister till körbanan.

Kollektivtrafik

Planområdet ligger ca 600 - 1000 meter från Telefonplans tunnelbanestation och ca 1500–2000 m från Älvsjö pendeltågstation. Inom utredningsområdet finns busshållplatser för linje 142 och 190:

- 142 (Telefonplan – Älvsjö station) med som mest nio avgångar under en timme i rusningstrafik och ca 2–3 avgångar per timme under kvällar, nätter och helger.

- 190 (Farsta Strand – Stockholm C) nattbuss med ca en avgång per timme under nätter måndag – fredag.

På sikt planerar Region Stockholm i samverkan med bland annat Stockholm Stad för spårväg syd och ny tunnelbana. Spårväg syd planeras mellan Älvsjö och Flemingsberg. En ny tunnelbanelinje planeras mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Utredningsarbeten pågår.

Motorfordonstrafik

För vägarna inom detaljplaneområdet är befintliga flöden, andel tung trafik och gällande hastigheter enligt Tabell 1 nedan. Parallellt med denna utredning pågår arbete med en hastighetsplan där befintliga hastigheter ses över. Även den hastighet som föreslås i hastighetsplanen framgår av tabellen.

Tabell 1: Motorfordonstrafik, vardag sept/okt-2019

Väg	Fordon/ dygn	Andel tung trafik	Skyltad hastighet	85-perc (km/h)	Föreslagen hastighet
Safirgränd	500 f/d*	-	30	-	30
Folkparksvägen	5 700 f/d	9,5%	30-50	38,8	40
Kontrollvägen (söder om Folkparksv.)	8 800 f/d	9,5%	50	60	40
Kontrollvägen (norr om Folkparksv.)	12 700 f/d	14%	50	44,5	40

*antaget värde

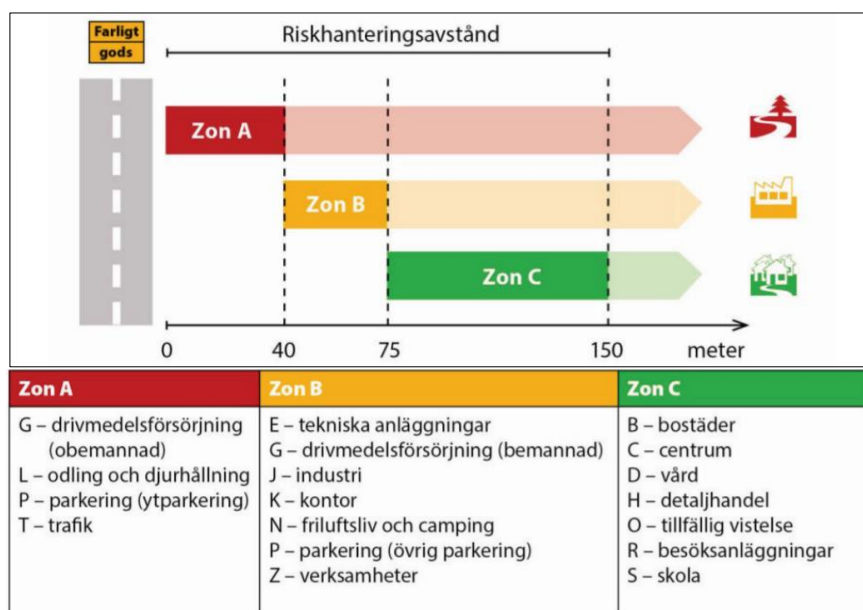
Enligt tidigare genomförd IBKA tycker de barn som medverkat att bilarna på Folkparksvägen ibland åker för snabbt. Resultat från trafikmätningar visar att 85-percentilen på Folkparksvägen är 38,8 km/timme, det vill säga att 85% av fordonen kör 38,8 km/timme eller lägre.

Parkering och angöring

Inom utredningsområdet är det endast längs Safirgränd som angöring längs gatan är möjlig. Där finns plats för ca 50 parkerade bilar varav fyra platser är dedikerade för rörelsehindrade, RHP, boende på Safirgränd 10, 20, 24 och 26. Parkeringen längs gatan är reglerad med parkeringsförbud på onsdagar 1/11–15/5. Mitt på Safirgränd, vid nummer 20, finns en lastplats där sopbil angör. Vid vändytan i vägens östra ände angör också sopbil men här saknas markerad lastplats. I byggnaden intill vändytan finns en lokal till vilken många taxibilar angör.

Farligt gods

I Stockholms län är vägnätet indelat i primära och sekundära transportvägar. I anslutning till utredningsområdet finns E20 som är en primär transportväg för farligt gods. För dessa vägar finns rekommendationer kring skyddsavstånd som ska gälla för olika typer av bebyggelse. Rekommendationerna bidrar till att uppnå en god samhällsplanering utifrån ett riskperspektiv. Vissa avsteg kan göras om skyddsåtgärder vidtas.



Figur 4: Skyddsavstånd och markanvändning (Källa: Länsstyrelsen)

Trafiksäkerhet

Enligt utdrag från Transportstyrelsens olycksdatabas, Strada, har 81 olyckor inträffat inom utredningsområdet de senaste 10 åren.

Tabell 2: Antal olyckor efter svårighetsgrad och platstyp

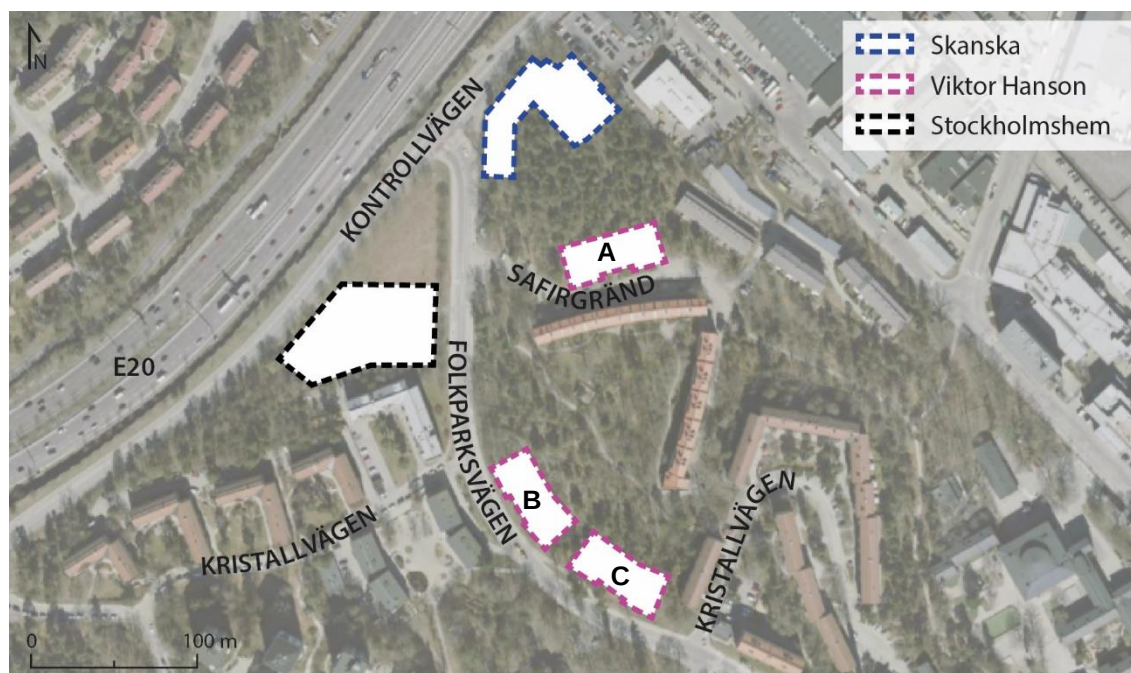
Platstyp	Döds-olyckor	Allvarliga olyckor	Måttliga olyckor	Lindriga olyckor	Totalt
Gatu-/Vägsträcka	0	0	5	25	30
Gatu-/Vägborsning	0	0	2	24	26
Cirkulationsplats/Rondell	0	0	0	2	2
Gång- och cykelbana	0	0	3	6	9
Gångbana/trottoar	0	0	3	4	7
Separat P-plats	0	0	3	2	5
Hållplats	0	0	0	1	1
Totalt	0	0	9	64	81

Längs Folkparksvägen är ca hälften av olyckorna singelolyckor bland fotgängare som exempelvis kan ha berott på att någon snubblat/halkat på grund av ojämnt/halt underlag. Övriga olyckor fördelas i huvudsak mellan singelolyckor motorfordon eller cykel, upphinnande motorfordon och fotgängare/motorfordon. Av olyckorna med måttliga skador till följd var åtta singelolyckor med fotgängare och en singelolycka med cykel.

Längs Kontrollvägen är de två vanligaste olyckstyperna upphinnande motorfordon och cykel/motorfordon. Övriga fördelas i huvudsak mellan: singelolyckor motorfordon eller cykel samt fotgängare/motorfordon. Av olyckorna med måttliga skador till följd var tre singelolyckor med cykel, en cykel/motorfordon, en moped/motorfordon, en fotgängare singel och en moped/singel.

Föreslagen exploatering

Inom utredningsområde planerar tre olika exploatörer för bostäder, kontor och hotell. Exploateringen sker längs Folkparksvägen, Kontrollvägen och Safirgränd.



Figur 5: Översikt exploatering

Skanska

Skanska planerar för hotell, kontor (4000 kvm), "longstay", lokaler med restaurang i markplan samt garage i 1–2 våningar. Angöring för leveranser och avfallshantering planeras ske i nya angöringsfickor längs Kontrollvägen och Folkparksvägen. En tvåfilig in- och utfart för garaget planeras på Folkparksvägen. RHP planeras till garaget. Garaget är dimensionerat för personbil och cykel.

Parkering planeras till garaget med 50–170 parkeringsplatser och 2–4 RHP, beroende på antal våningar. Cykelparkering planeras till ca 100 platser, varav 60 i garage och 40 på förgårdsmark. Möjlighet planeras för personbil att kunna stanna till på torgyta vid exploateringsens norra hörn.

Anslutning till allmän platsmark

Befintliga stigar och gångstråk upp på den gröna kullen söder om bebyggelsen bibehålls och förtydligas.

Eftersom garaget utformas med tvåfilig in- och utfart då antalet parkeringsplatser överstiger 70 följs stadens riktlinjer kring detta. Vidare ska rampen utformas enligt stadens riktlinjer gällande bland annat lutningar, sikt och vilplan. Detta för att uppfylla trafiksäkerhetskrav i och med att in- och utfart korsar gång- och cykelbanan längs Folkparksvägen.

De redovisade 100 cykelparkeringsplatserna uppfyller stadens identifierade platsspecifika cykelparkeringstal om 2,5 cykelplatser per 100 kvm ljus BTA gällande 4 000 kvm kontor. Om cykelparkering krävs för resterande verksamheter: hotell, och övriga lokaler, tillkommer detta. Cykelparkeringen anläggs lättillgängligt i garage och utomhus nära entréerna. Vidare bör cykelparkeringsplatserna förses med möjlighet till ramlåsning, väderskydd, laddmöjlighet för elcyklar och några större platser för olika typer av cyklar (exempelvis lastcyklar). Detta för att stärka attraktiviteten i cykel som färdmedel.

Att kunna angöra torgytan i det norra hörnet med personbil skulle innebära att gc-banor måste korsas. Därför bedöms det som olämpligt på grund av att trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter inte kan säkerställas.

Bebyggelsen är som närmst placerad 35 meter från E20, vilket underskrider länsstyrelsens rekommendationer om 40 meter. Det kan därför bli aktuellt med särskilda riskåtgärder.

Viktor Hansson

Viktor Hanson planerar för 108 lägenheter fördelat på tre kvarter:

- A: 36 lägenheter, 15 parkeringsplatser i garage, 60 cykelparkeringsplatser i garage, 8 cykelparkeringsplatser på förgårdsmark och 1 RHP längs Safirgränd
- B: 40 lägenheter, 12 parkeringsplatser i garage, 60 cykelparkeringsplatser i garage, 6 cykelparkeringsplatser på förgårdsmark och 1 RHP längs Folkparksvägen.
- C: 32 lägenheter, 12 parkeringsplatser i garage inkl. 1 RHP, 60 cykelparkeringsplatser i garage, 6 cykelparkeringsplatser på förgårdsmark.

Angöring för sophantering planeras ske i angöringsficka vid kvarter B och C, Folkparksvägen, och längs gatan vid kvarter A, Safirgränd.

Anslutning till allmän platsmark

Befintliga stigar och gångstråk upp på den gröna kullen norr om kvarter A bibehålls och förtydligas.

Ramper i garagen ska utformas enligt stadens riktlinjer gällande bland annat lutningar, sikt och vilplan. Detta för att uppfylla trafiksäkerhetskrav i och med att in-/utfart korsar gång och cykelbanan längs Folkparksvägen. Samtliga platser i garaget ska kunna nyttjas genom att *köra* in och ut ur garaget, det vill säga att backrörelser över gång- och cykelbana inte är tillåtet.

Exploateringen innebär att ca 10 gatuparkeringsplatser längs Safirgränd utgår.

För att följa stadens riktlinjer bör RHP placeras på kvartersmark. Detta uppfylls dock inte för kvarter A och B då förslaget innebär att dessa placeras i gatan längs Folkparksvägen.

Med tanke på byggnadernas placering, nära gångbana, måste det säkerställas att dörrar till entréer inte öppnas över gångbanor.

De redovisade 200 cykelparkeringsplatserna uppfyller stadens identifierade platsspecifika cykelparkeringstal om 2,5 cykelplatser per 100 kvm ljus BTA. Detta gäller sammanlagt för de tre kvarteren. För respektive kvarter innebär det dock att antal cykelparkeringsplatser överskrider något för kvarter B medan det underskrider för kvarter A och C. Cykelparkeringen anläggs lättillgängligt i garage och utomhus nära entréerna. Vidare bör cykelparkeringsplatserna förses med möjlighet till ramlåsning, väderskydd, laddmöjlighet för elcyklar och några större platser för olika typer av cyklar (exempelvis lastcyklar). Detta för att stärka attraktiviteten i cykel som färdmedel.

Totalt redovisas 39 bilparkeringsplatser för de tre kvarteren. Stadens platsspecifika lägesbaserade p-tal för bilparkering har identifierats till 0,425 platser per lägenhet, vilket innebär 46 platser ($108 \cdot 0,425 = 46$). Därtill tillkommer 10% för besöksparkering vilket innebär ytterligare ca 4 platser, dvs totalt 50 platser. Viktor Hanson anger dock ambitioner om mobilitetsåtgärder ”på medelnivå” som enligt stadens riktlinjer

kan innebära en nedräkning av parkeringstalet med 15%. P-talet skulle i så fall justeras ned till 0,397 per lägenhet och innebära totalt 43 parkeringsplatser. En redovisning av mobilitetsåtgärder ska ske innan nedräkning av parkeringstal kan göras.

Parkeringstalet bedöms inte kunna räknas ned baserat på lägenhetsstorlek då det i så fall ska vara en ”övervägande del små bostäder”. I detta fall redovisas ca 30% av lägenheterna vara ”små bostäder” vilket inte kan anses vara en övervägande del.

Stockholmshem

Stockholmshem planerar för SHIS Bostäder med 111 lägenheter. SHIS Bostäder tillhandahåller bostäder för personer som av olika skäl inte har tillträde till ordinarie bostadsmarknad.

Behovet av parkeringsplatser har av exploatören uppgetts vara två platser för personal för trygghetsjour som ryms inom kvartersmark. I anslutning till dessa planeras även utrymme för en RHP. I övrigt har verksamheten, enligt uppgift från exploatören, inget ytterligare behov av bilparkering för personal eller hyresgäster.

Behovet av cykelplatser är, enligt exploatören, en plats per lägenhet, alltså 111 stycken. 108 av dessa finns i separat cykelrum på gården och 6 platser finns på förgårdsmark vid Folkparksvägen.

Sophantering planeras ske via miljörum längs Folkparksvägen. Angöringsficka anläggs intill miljörummet. Avstånd mellan angöringsficka och miljörum blir 12,9 meter. Det är dock minsta möjliga avstånd för att samtidigt kunna bevara befintlig trädallé. Hantering av hushållssopor är inte beslutat i dagsläget, sopkassuner eller sopsug har diskuterats. I det fortsatta arbetet behöver detta beslutas för att säkerställa att krav för valt alternativ kan uppfyllas.

Anslutning till allmän platsmark

Cykelparkeringen anläggs lättillgängligt i garage och utomhus nära entrén. Vidare bör cykelparkeringsplatserna förses med möjlighet till ramlåsning, laddmöjlighet för elcyklar, några större platser för olika typer av cyklar (exempelvis lastcyklar) samt utrymme att röra sig med lastcykel till/från byggnaden. Detta för att stärka attraktiviteten i cykel som färdmedel.

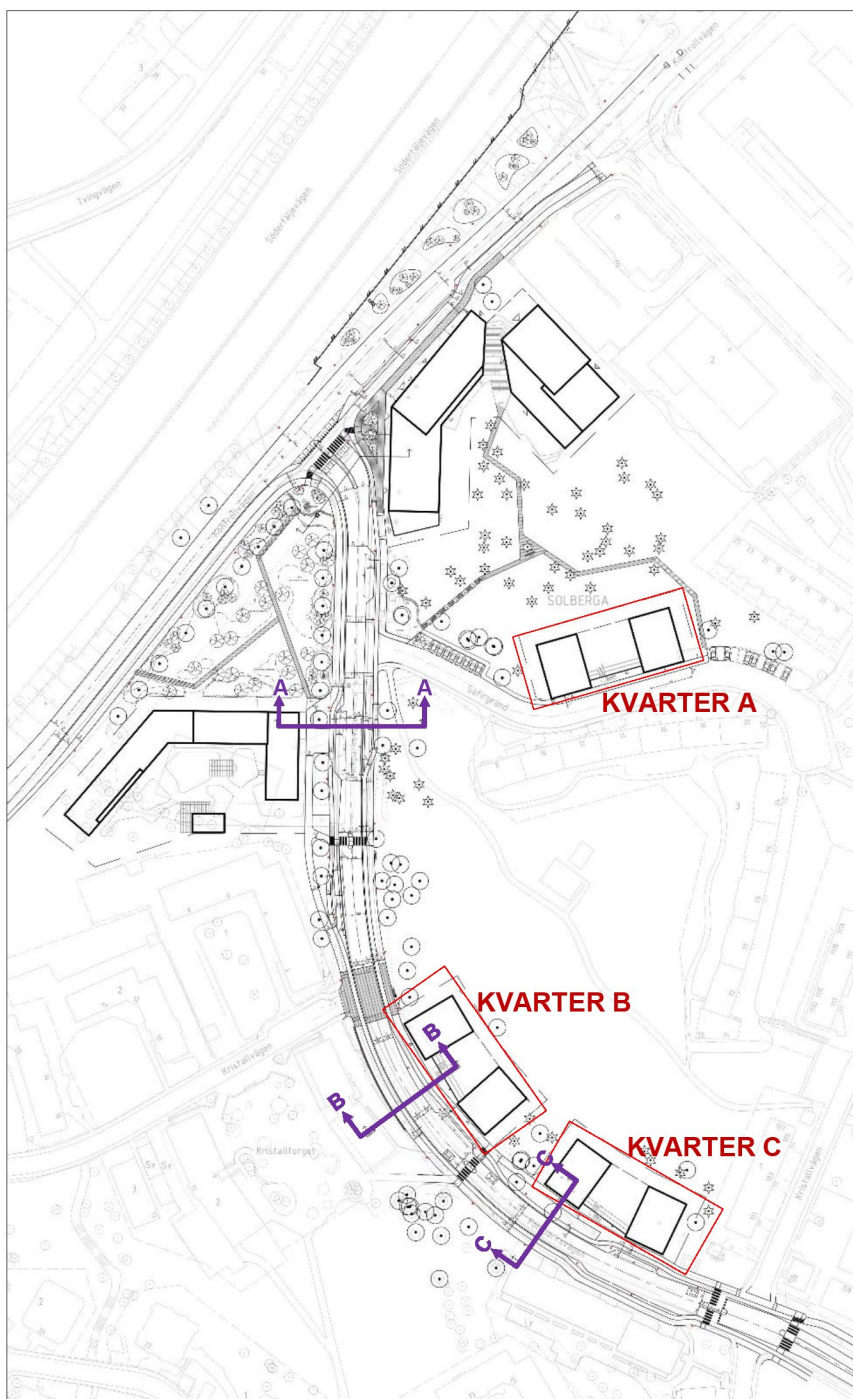
Placeringen av RHP gör att stadens riktlinjer om max 10 meter mellan RHP och huvudentré överskrids varför läget bör justeras. Den RHP som redovisas bör även justeras i storlek till 3,6-5x5 meter.

För denna exploatering har inte något parkeringstal för vare sig bil eller cykel tagits fram från staden. Detta på grund av lägenheternas karaktär.

Större delen av bebyggelsen är placerad inom 40–75 meter från E20, vilket underskrider länsstyrelsens rekommendationer om minst 75 meter mellan primär transportled för farligt gods och bostäder. Det är därför aktuellt med särskilda riskåtgärder.

Utformning - gata

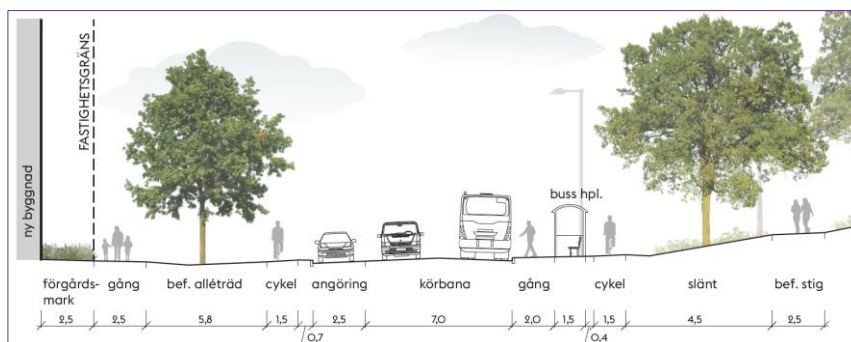
Inom utredningsområdet föreslås utformning av allmän platsmark enligt Figur 6. Gällande råd och riktlinjer i enlighet med kap. ”Förutsättningar” har följts. Se bilaga 1 för tydligare redovisning.



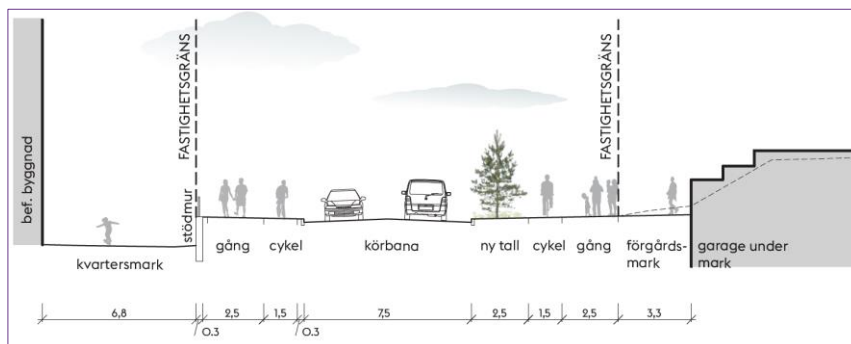
Figur 6: Föreslagen utformning

Folkparksvägen

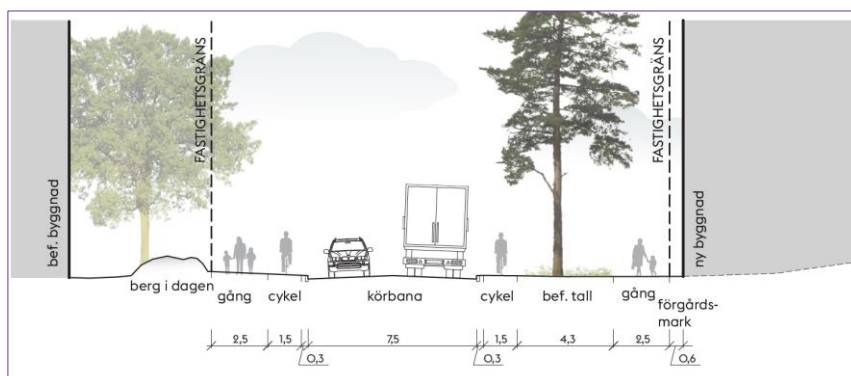
Folkparksvägen utformas med en 7 meter bred körbana, breddökning i kurvorna (i enlighet med gällande riktlinjer) och angöringsficka om 2,5 meter vid föreslagen exploatering. Angöringsfickorna avser främst avfallshantering. Gångbanor blir 2,5 meter och enkelriktade cykelbanor 1,5 meter på vardera sida. Skyddszon mellan väg och cykelbana varierar i huvudsak mellan 0,3 och 0,7 meter beroende på om cykelbanan är intill rörlig eller stillastående trafik (vid angöringsfickor). Vid busshållplatserna leds gc-banor bakom väderskydd och hållplatsläge.



Figur 7 Sektion A-A Folkparksvägen (Källa: Karavan landskap)



Figur 8 Sektion B-B Folkparksvägen (Källa: Karavan landskap)

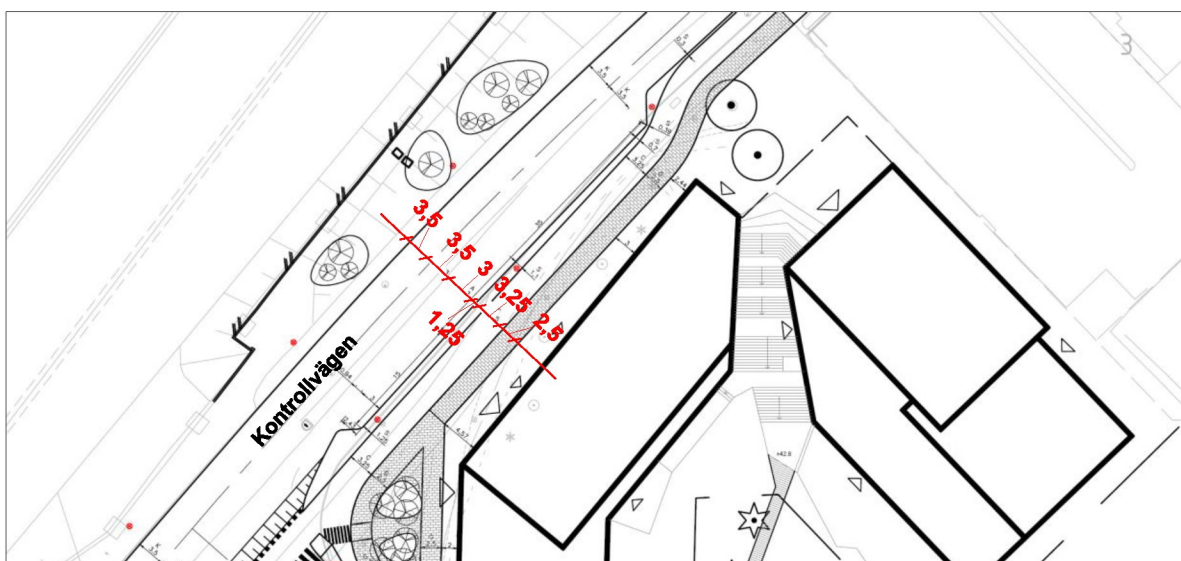


Figur 9 Sektion C-C Folkparksvägen (Källa: Karavan landskap)

Ett nytt övergångsställe föreslås i anslutning till Kristalltorget och ett befintligt övergångsställe vid Safirgränd, föreslås i justerat läge. Det justerade läget gör att övergångsstället placeras mellan de två hållplatslägena för busshållplatsen vid Safirgränd. Utöver dessa två övergångsställen behålls de tre befintliga övergångsställena. De två korsningarna, vid Safirgränd och Kristallvägen föreslås utformas som upphöjda. Sammantaget bedöms detta bidra till utökat antal gena kopplingar för framför allt gående men även cyklister som önskar korsa Folkparksvägen. Busskuddar anläggs vid övergångsställena som hastighetsdämpande åtgärd.

Kontrollvägen

Kontrollvägen utformas med en ca 7 meter bred körbana och angöringsficka om 3,5 meter längs planerad exploatering. Gc-banor föreslås till den sydöstra sidan, gångbanan 2,5 meter bred och dubbelriktad cykelbana 3,25 meter bred. Skyddsavståndet mellan rörlig och stillastående trafik varierar mellan 0,3 och ca 1,25 meter längs angöringsfickan.

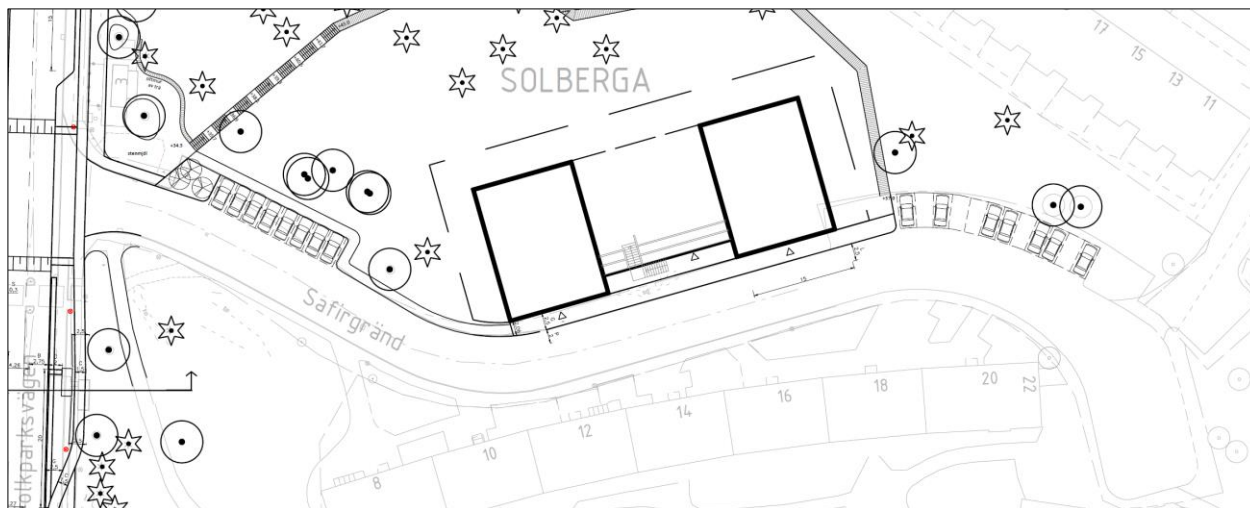


Figur 10 Kontrollvägen

Om möjligt bör skyddsavståndet mellan angöringsfickan och cykelbanan utökas, kan utredas vidare i nästa skede. Det är en yta som kommer användas av på och avstigande från till taxi och bussar. En utökad yta ger ökad trygghet och säkerhet för oskyddade trafikanter samt säkerställd framkomlighet för cyklister. Körbana, angöringsplatser, gångbana, cykelbana, förgårdsmark eller byggnadens placering behöver i så fall justeras i läge.

Safirgränd

Längs Safirgränd anläggs en ny gångbana på dess norra sida mellan Folkparksvägen och kvarter A. I övrigt behåller gatan sin befintliga bredd. Angöring för sophantering sker längs gatan.



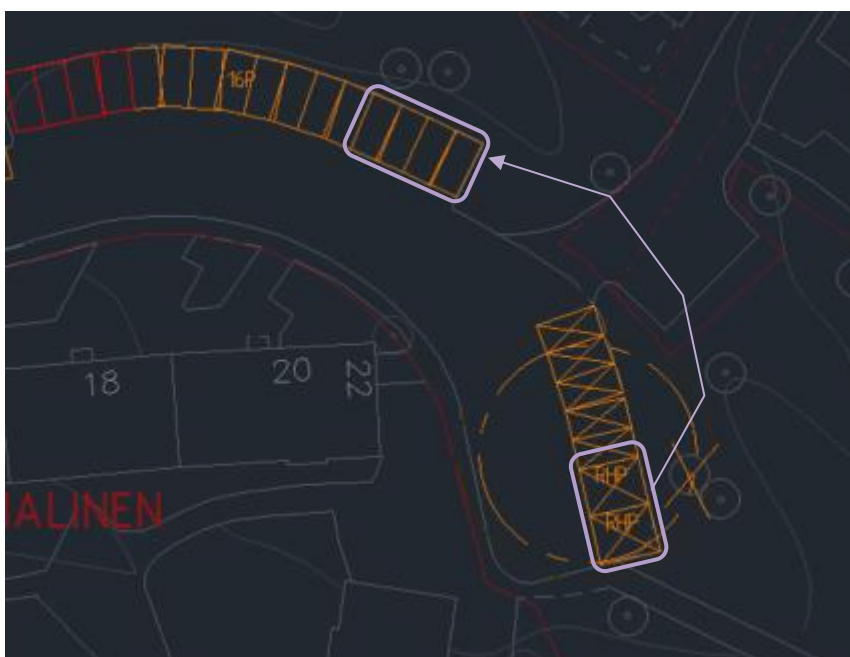
Figur 11 Safirgränd

Gångbanan längs Safirgränd underskrider delvis stadens riktlinjer om 2,5 meter, detta för att minimera markintrång i värdefull grönyta. För att säkerställa drift och underhåll bör gångbanans bredd ses över och utökas till 2,5 meter, kan utredas vidare i nästa skede.

Tillkommande exploatering, kvarter A, innebär att ca 10 parkeringsplatser utgår längs Safirgränd.

Vändyta Safirgränd

I och med uppförande av ny bebyggelse bör gällande riktlinjer för sophantering, specificerade av SVOA, gälla. Det skulle innebära anläggande av vändplats för rundkörning. En sådan yta innebär att sju parkeringsplatser utgår varav två RHP behöver justeras till nytt läge och ett träd behöver rivas eller flyttas. För att undvika ett sådant intrång föreslås befintlig backvändning i och med att befintlig gata nyttjas. Detta kan utredas vidare i nästa skede.



Figur 12: Vändyta Safirgränd

Trafikalstring och prognos

Bebyggelsen vid Folkparksvägen och Safirgränd kommer bestå av flerbostadshus medan bebyggelsen vid Kontrollvägen är kontor, hotell med mera. Totalt beräknas exploateringen inom utredningsområdet generera ca 530 fordonsrörelser per dygn. I beräkning av trafikalstring för respektive exploatering har följande antaganden gjorts.

- Viktor Hanson: 4 rörelser per dygn och parkeringsplats (Baserat på p-tal 0,397)
- Skanska: 2 rörelser per dygn och parkeringsplats (baserat på 170 p-platser)
- 30 leveranser/vecka, hotell
- 15 leveranser/vecka, kontor
- 25 leveranser/vecka, restaurang
- Stockholmskem: 0,1 rörelser per lägenhet och dygn.

Tabell 3: Exploateringens trafikalstring

	Antal rörelser per dygn <i>(avrundat till närmsta 10-tal)</i>
Hotell/kontor m.m. (Skanska)	350
Bostäder (Viktor Hanson)	170
Bostäder (Stockholmskem)	10
SUMMA	530 f/d

Den trafik som exploateringen alstrar antas sedan fördelas ut på befintligt vägnät och ge en trafikprognos för år 2040 enligt nedan Tabell 4:

Tabell 4: Prognos 2040

	Befintliga flöden, f/d	Prognos 2040, f/d <i>(avrundat till 50-tal)</i>
Safirgränd	500	550
Folkparksvägen	5 700	6 050
Kontrollvägen <i>(Söder om Folkparksvägen)</i>	8 800	9 050
Kontrollvägen <i>(Norr om Folkparksvägen)</i>	12 700	12 950

Kapacitet

Den tillkommande exploateringen bedöms inte påverka kapaciteten i befintliga korsningar under maxtimmen nämnvärt. Detta baserat på ett antagande om att maxtimmens trafik utgörs av 10% av dygnsflödet.

Sammanfattning

Denna trafikutredning har tagits fram i samband med planerad exploatering vid Folkparksvägen, Kontrollvägen och Safirgränd. Utredningen har i huvudsak redogjort för ett kortfattat nuläge, beskrivit föreslagen exploatering, redovisat tänkt gatuutformning i plan och sektion samt redogjort för exploaterings trafikalstring. För den planerade exploateringen som respektive exploatör har redovisat har ett antal punkter som kräver vidare redovisning identifierats:

- Det redovisade antalet cykelparkeringsplatser täcker behovet för 4 000 kvm kontor. Om cykelparkering krävs eller önskas även för hotell, och övriga verksamheter/lokaler, tillkommer dessa. (Skanska)
- Möjligheten att kunna angöra torgytan norr om hotellet bör utgå på grund av trafiksäkerhetsskäl. Det är inte lämpligt att motorfordon ska angöra på denna yta. (Skanska)
- Riskåtgärder i och med att bebyggelsen är som närmst placerad 35 meter från E20. (Skanska)
- I möjligaste mån placera RHP på kvartersmark även för kvarter A och B. (Viktor Hanson)
- Utformning av entréer med mera på grund av dörruppslag och andra byggnadsdelar som eventuellt når ut över gångbana, framför allt kvarter A. (Viktor Hanson)
- Parkeringstal, antal parkeringsplatser och mobilitetsåtgärder. (Viktor Hanson)
- Placeringen och utformning av RHP, max 10 meter från entrén, 3,6-5x5 m. (Stockholmshem)
- Val av lösning för avfallshantering. (Stockholmshem)
- Riskåtgärder i och med att större delen av bebyggelsen är placerad inom 40–75 meter från E20. (Stockholmshem)

Den tänkta gatuutformningen behöver eventuellt justeras om förutsättningar förändras enligt ovan eller andra förutsättningar som kan komma projektet till handa. Gatuutformningen bör även justeras avseende framför allt:

- Gångbanans bredd längs Safirgränds norra sida
- Om vändplan ska anläggas längs Safirgränd
- Utökat skyddsavståndet mellan angöringsficka och cykelbana längs Kontrollvägen.
- Eventuellt utökad skyddszon mellan väg och cykelbana (från 0,3–0,7 meter till ca 1 meter) Om skyltstolpar ska inrymmas.