

Inkom till Stockholms stadsstyrelsekontor - 2022-06-30 nr 2016-06899



Trafikutredning Kv Gjutmästaren 6

Juni 2022

Titel: Trafikutredning Kv Gjutmästaren 6

Författare: Johnna Rahm, Lovisa Strandlund



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	4
FÖRUTSÄTTNINGAR	6
TIDIGARE UTREDNINGAR	5
NULÄGESANALYS	8
PLANFÖRSLAGET	13
FÖRESLAGEN TRAFIKLÖSNING	15
FRAMTIDA TRAFIKSITUATION	23
PARKERING OCH ANGÖRING	27
ALSTRING AV BILTRAFIK FÖR VERKSAMHETER	34
FORTSATT ARBETE	38

INLEDNING

Bakgrund och syfte

Fastigheterna Gjutmästaren 6 och 9 utgör en stor del av den nya stadsdel som planeras i Bällsta hamn i Ulvsunda. Den nya stadsdelen planeras som en blandad stad med bostäder, skola och verksamheter.

Samråd av detaljplan genomfördes för Gjutmästaren 6 och 9 hösten 2019. Därefter har dock inriktningen på planarbetet ändrats då genomförandet bedöms

behöva göras i etapper. Varje planetapp måste kunna genomföras oberoende av kommande etapper och inte omöjliggöra utvecklingen enligt samrådsförslaget.

Det långsiktiga syftet och målet med planeringen samt den struktur för gator, parker, torg och bebyggelse på fastigheterna Gjutmästaren 6 och 9 som redovisades i samrådet ligger fast.

Flera utredningar har gjorts för att belysa hur trafiken ska lösas i den framtida stadsdelen. Denna utredning utgår från att tidigare utredningar gäller och syftar till att belysa trafiksituationen för fastigheterna Gjutmästaren 6, innan stadsdelen Bällsta hamn är fullt utbyggd.



Översikt utredningsområdet

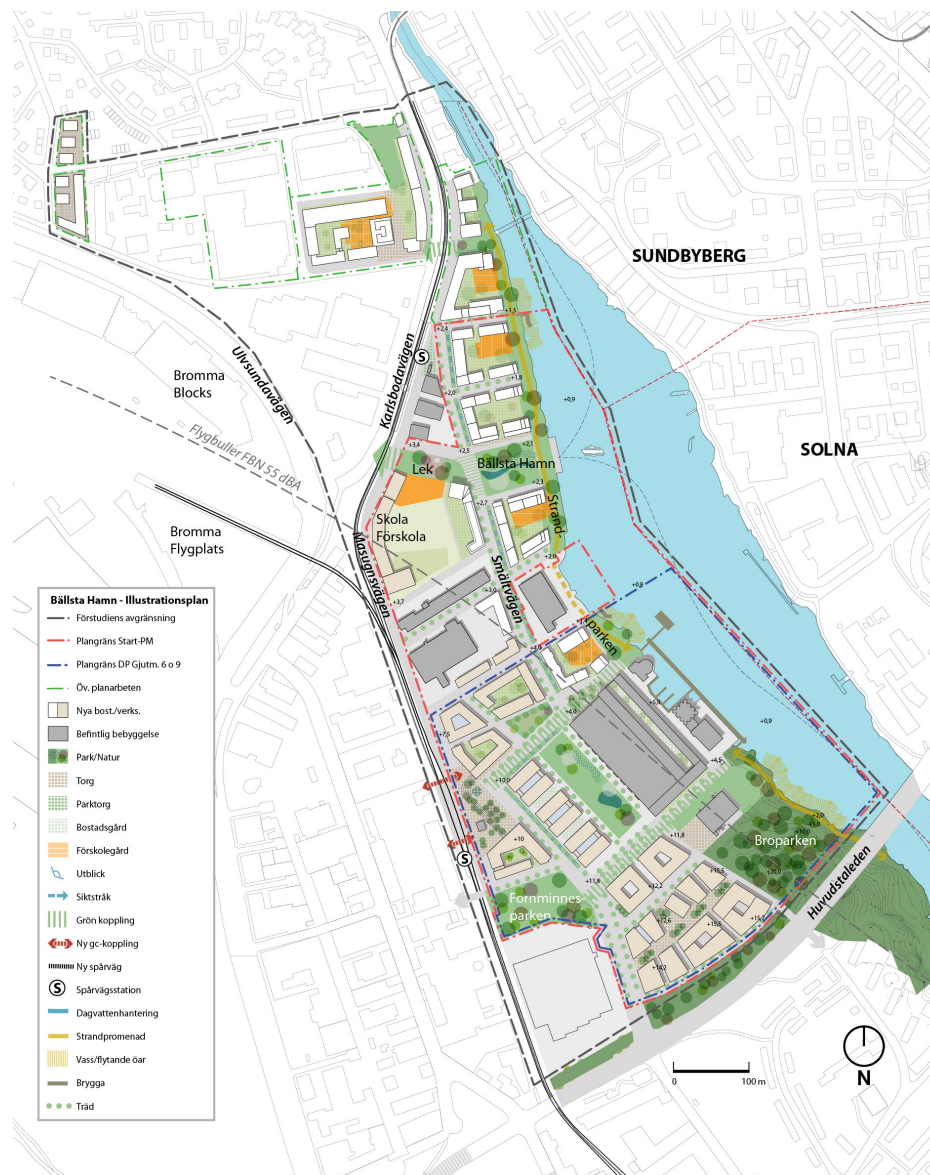


Illustrationsplan tillhörande samrådsförslaget för Gjutmästaren 6 och 9

Vision för Bällsta Hamn

Målsättningen med planeringen i Bällsta Hamn är enligt översiktsplanen att omvandla industriområdet till ett attraktivt blandstadsområde. Förutom ny bebyggelse är målsättningen att tillskapa nya lokala parker och torg, en sammanhängande stadsgata, nya stråk för gående och cyklister samt mötesplatser med t.ex. närservice, kultur och idrottsverksamhet.

Stadsdelen ska ha ett varierat innehåll av funktioner som bidrar till att området är befolkat, tryggt och händelserikt större delen av dygnet, året runt. Det är viktigt att överbrygga befintliga barriärer och koppla ihop området med omgivningen. Här ska finnas god tillgång till kvalitativa gröna ytor med såväl rekreativa som ekologiska funktioner på både kvartersmark och allmän platsmark.



Strukturskiss för Bällsta Hamn inklusive samrådsförslaget för Gjutmästaren 6 och 9

FÖRUTSÄTTNINGAR

Ny inriktning efter samråd

Det långsiktiga målet med planeringen samt den struktur för gator, parker, torg och bebyggelse på fastigheterna Gjutmästaren 6 som redovisades i samrådet ligger i huvudsak fast. Planering av kvartersbebyggelse på obebyggda delar och markparkeringsplanering är för närvarande dock inte aktuell förrän framtiden för Bromma flygplats fastslagits.

Efter samråd av detaljplan för Gjutmästaren 6 hösten 2019 har inriktningen på planarbetet ändrats. Den fortsatta inriktningen är att i en första etapp ta fram en plan som möjliggör etablering av ett större idrottscentrum samt nya användningsmöjligheter av kulturhistoriskt intressant industribebyggelse.

Etapp 1 - Gjutmästaren 6

Behovet av en idrottsanläggning med hallar för inomhussporter är stort i Stockholm. En central del av syftet med planläggningen av Gjutmästaren 6 är att möjliggöra för idrott i delar av de befintliga industrilokalerna. Utöver det ingår även att möjliggöra för annan typ av besöksverksamhet, kontor, handel och hotell samt icke störande verksamheter. Delar av den befintliga bebyggelsen ges en flexibel användningsbestämmelse vilket medför en viss osäkerhet kring vilken typ av verksamhet som kommer etablera sig i området. I planen läggs också fast delar av den parkstruktur som föreslogs i samrådet.

För att möjliggöra fortsatt planering i norra Bällsta Hamn införs nya möjliga kopplingar för gång, cykel och allmän motorfordonstrafik mellan Bryggerivägen och Masugnsvägen.

Etapp 2 - Bällsta Hamn

Detaljplanarbetet för Bällsta Hamn, den del av Ulvsunda industriområde som ligger norr om Gjutmästaren 6, är påbörjat och detaljplanen bedöms kunna antas tidigast 2026.

I denna etapp kan en ny gata mellan Masugnsvägen i väster och Smältvägens förlängning i öster behöva fastställas.

Kommande etapper inom Gjutmästaren 6 och 9

De senare planetapperna på Gjutmästaren 6 och 9 är avseende innehåll och genomförande beroende av den övergripande utvecklingen i Ulvsunda industriområde med omnejd samt av utvecklingen på Bromma flygplats. Om inget nytt beslut angående flygplatsen tas i närtid bedöms planering av dessa etapper påbörjas tidigast ca 2030.

Tidigare trafikutredningar

Tidigare utredningar syftar till att beskriva situationen vid full utbyggnad. Dessa ligger till grund för denna utredning och anges nedan.

Trafikutredning Bällsta hamn

2019 tog Itero, på uppdrag av Exploateringskontoret, fram en utredning för Bällsta hamns framtida gatustruktur och trafiklösningar. Utredningen belyser hur området ska fungera då det är fullt utbyggt.

Trafik-PM Gjutmästaren 6 och 9 i Ulvsunda industriområde

Under 2019 tog även Tyréns, på uppdrag av S:t Erik Markutveckling AB, fram en trafikutredning samt ett alstrings-pm för Gjutmästaren 6 och 9 som även den visar trafiksituationen vid full utbyggnad.

Styrande dokument

Nedan redovisas ett antal styrande dokument som legat till grund för utredningen av trafiksituationen.

Översiktsplan för Stockholms stad

Inom området trafik och mobilitet presenteras följande planeringsinriktningar som bedöms vara relevanta för trafikutredningen:

- Stockholms gator ska ha en attraktiv och funktionell utformning.
- Gångvägar och cykelvägar ska ha hög kvalitet genom att vara trygga, säkra, framkomliga och lätta att hitta.

Framkomlighetsstrategin

Den övergripande strategin i framkomlighetsstrategin (2012) består i att prioritera kapacitetsstarka, yteffektiva och energisnåla färdmedel som gång och cykel framför fordonstrafik.

Gångplan

I gångplanen (2016) konstateras att bebyggelsestäthet och funktionsblandning är de viktigaste faktorerna när det gäller människors benägenhet att röra sig till fots. Viktiga faktorer som styr barns möjlighet att röra sig till fots är dels avståndet till målpunkter, dels om trafikmiljön upplevs som säker.

I gångplanen presenteras följande mål för att uppnå ett mer gångvänligt Stockholm:

- Gångstråket ska finnas, vara tillräckligt brett och fysiskt möjligt att använda för alla. Gångnätet ska vara gent, innehålla alternativa vägar och vara utan barriärer som gör det svårt eller omöjligt att ta sig fram.
- Gångstråket är befolkat, innehållsrikt, har mötesplatser och är utformat med kvalitet. Gångnätets egenskaper motiverar valet att gå framför andra sätt att förflytta sig.
- Gångnätet är orienterbart, överblickbart och skyltat så att det är lätt att förstå vart gångstråken leder och vilka målpunkter som finns längs vägen. Det är lätt att förstå vilka ytor som är till för gående och vilka som är till för andra trafikslag.
- Gångstråket är trafiksäkert, befolkat, väl belyst, överblickbart från omgivningen och upplevs som tryggt.

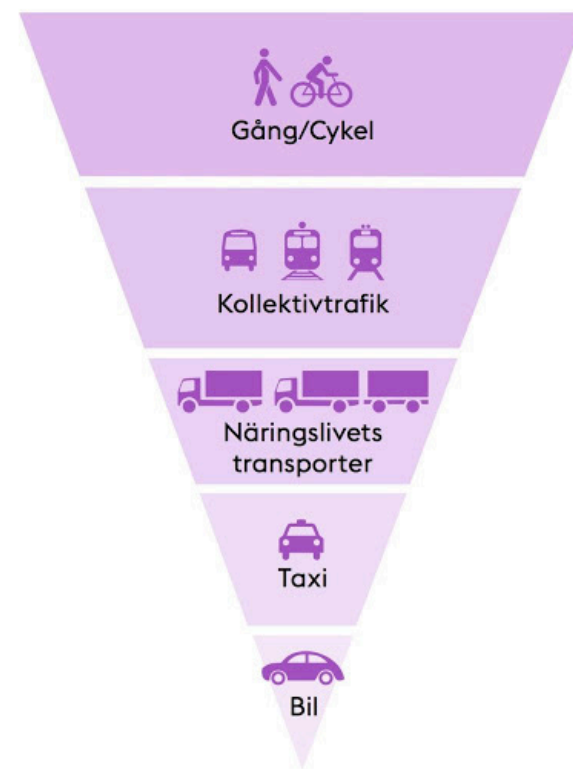
Cykelplan

Cykelplanen (2012) är indelad i två delar – en cykelstrategi och en handlingsplan. I strategin beskrivs bland annat mål och åtgärder som kan bidra till målen. Målen sorteras dels efter mål kring ökad cykling, dels i att det ska vara enkelt och säkert att cykla. Exempel på mål som har relevans för trafikutredningen är:

- Andelen av alla resor i högtrafik som sker med cykel ska öka.
- Andelen barn i årskurs 4–9 som cyklar till skolan ska öka.

I handlingsplanen presenteras den planerade utvecklingen för stadens cykelvägnät och de ingående stråken klassificeras i tre kategorier: pendlingsstråk, huvudstråk och lokalstråk. Handlingsplanen innehåller också riktlinjer kring utformning för de olika stråktyperna.

Utöver dessa har även ”Gata Stockholm”, ”Cykelparkeringstal vid nybyggnation” samt ”Plan för säkra och trygga skolvägar” använts.



Prioriteringsordning enligt Framkomlighetsstrategin.

NULÄGESANALYS

Området har karaktären av ett industriområde och externhandelsplats med stora ytor för tung trafik och uppställning av fordon samt parkeringsytor för besökare.

Inom Gjutmästaren finns idag många olika typer av verksamheter. De mest dominerande är ett byggvaruhus, en stormarknad inom livsmedel och en lågpriskedja vilka är stora målpunkter med många besökare, varav en stor del anländer med bil. Ytterligare en trafikintensiv verksamhet är en större nätmatbutik med hemkörning.

SVOA (Stockholm Vatten och avfall) har både kontor och olika typer av upplag och verkstäder inom området. Därutöver finns ett antal mindre verksamheter med lätt industri, besöksverksamheter och kontor.

Flera stora markparkeringar finns inom området. Dessa fungerar dels som besöksparkering till verksamheterna i området, dels som uppställning för långfärdsbussar.

I området är orienterbarheten och tryggheten för gående och cyklister bristfällig.

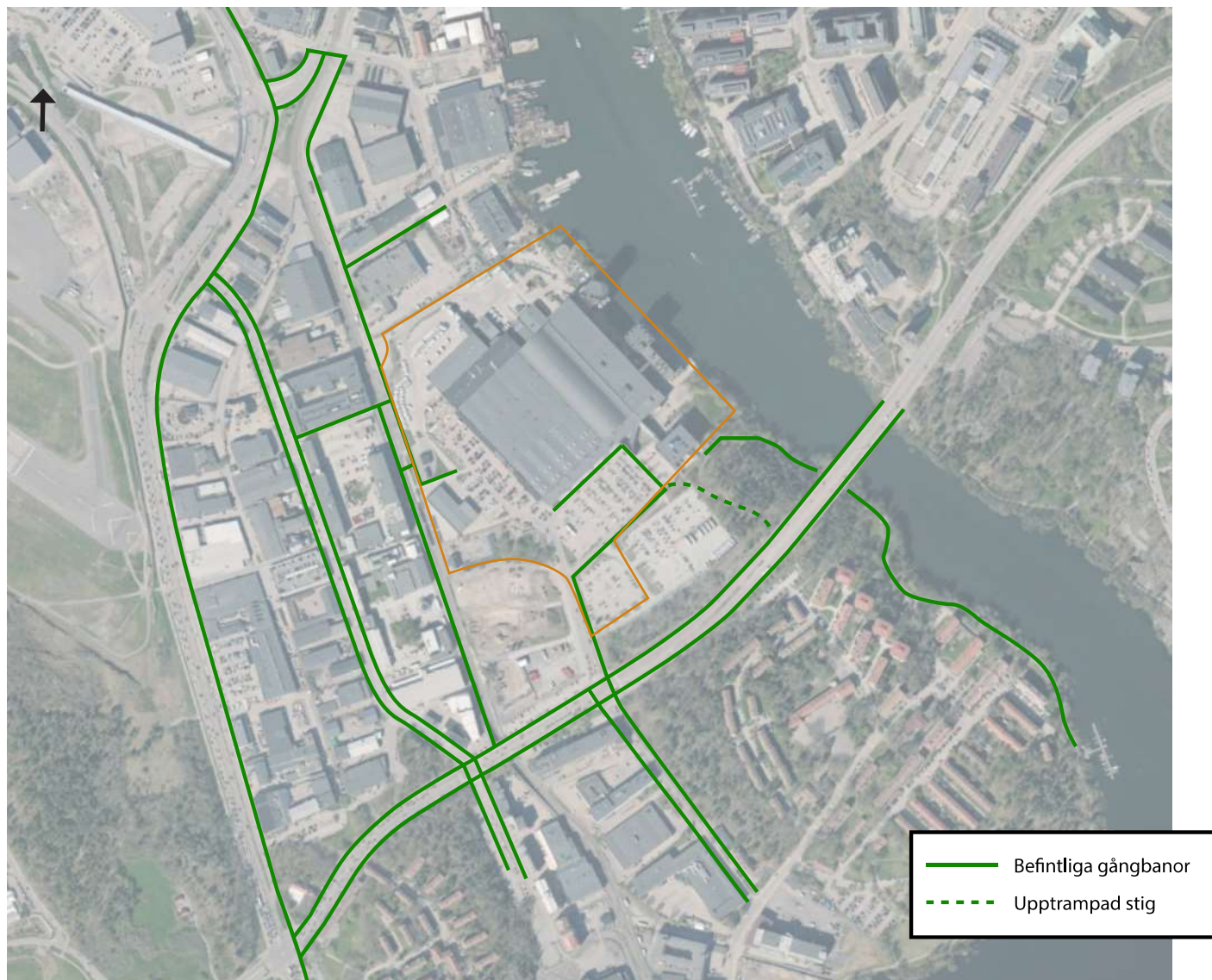


Gångtrafik

Gångnätet på Gjutmästaren är idag osammanhängande och gångtrafik sker till stor del över de stora parkeringsytorna på de södra delarna av kvarteret.

Norr om fastigheten ligger inlastningen till de olika verksamheter som finns i området. Detta område är stängt för allmänheten. Det är inte heller möjligt att röra sig längs med vattnet då olika industriverksamheter blockerar vägen.

Utanför Gjutmästaren finns gångbanor utmed Norrbyvägen, Ulvsundavägen, Ranhammarsvägen och Tvärbanan.



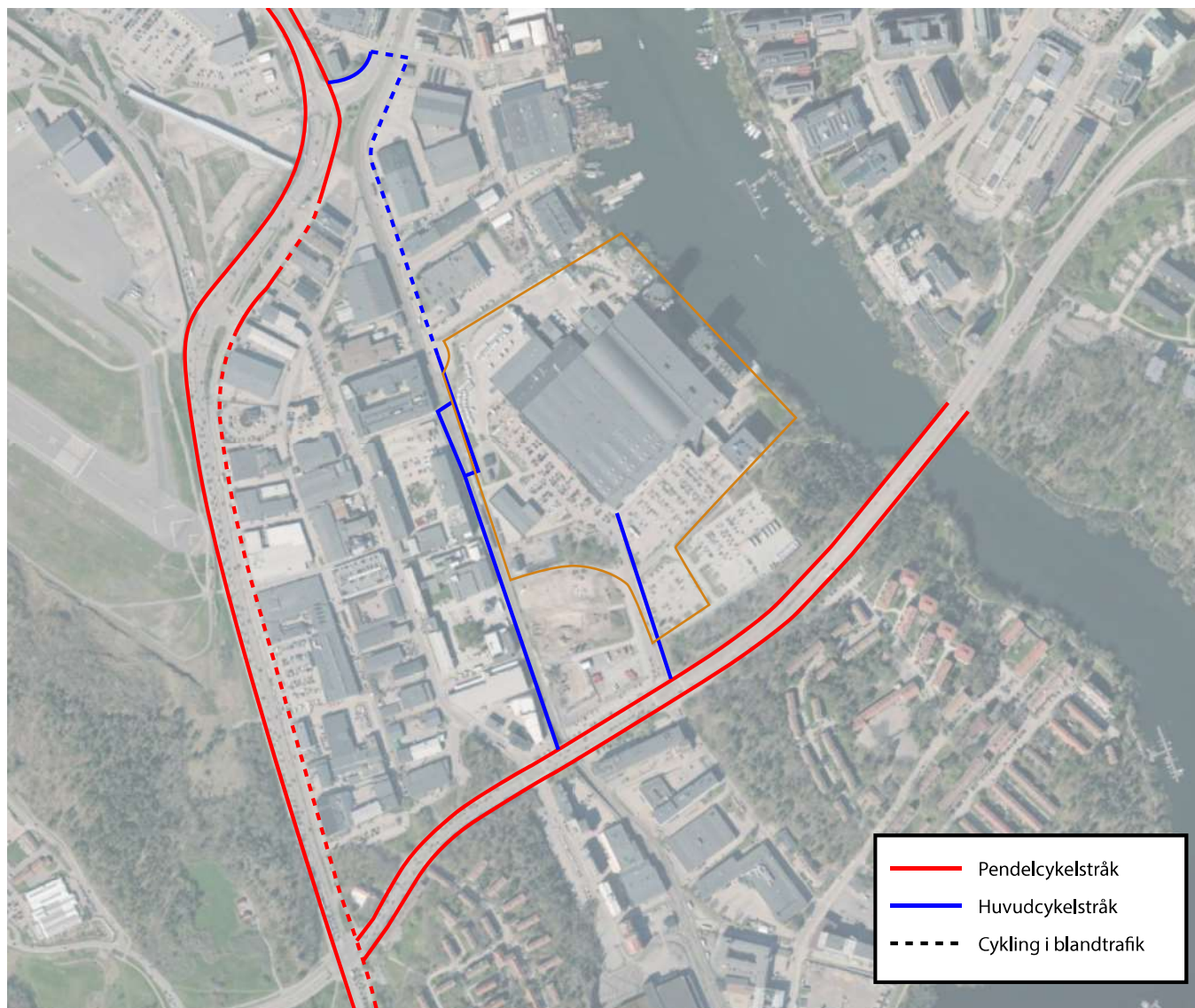
Gångväg nät

Cykeltrafik

Pendlingscykelstråk finns längs med Norrbyvägen och Ulvsundavägen, dock med bristande kvalitet då cykelbanorna är smala.

På Bryggerivägen och längs med Tvärbanan finns huvudcykelstråk. Även dessa är på flera platser mycket smala.

Orienterbarheten i området är bristfällig, vilket till stor del beror av den otydliga trafiksituationen tillsammans med att cykling på flera sträckor sker i blandtrafik.



Cykelvägnät

Kollektivtrafik

Tvärbanans hållplats Norra Ulvsunda trafikeras av Solnagrenen mellan Solna station och Sickla via Årstaberg, Liljeholmen och Alvik. Sedan 2021 trafikeras hållplatsen även av Kistagrenen till Bromma flygplats. Kistagrenen byggs i etapper och kommer vid full utbyggnad, år 2025, fortsätta till Solvalla/Annedal, Kista och vidare till Helenelund.

Norrbyvägen trafikeras av stombussarna 176 och 177 som trafikerar sträckan Ekerö – Mörby station via bland annat Solna och Brommaplan.

Därutöver finns ett antal lokala busslinjer intill planområdet.

Närmsta tunnelbanestation är Solna strand med ett gångavstånd på ca 1,3 km och pendeltågsstationen i Sundbybergs centrum ligger 2 km från Gjutmästaren 6.



Kollektivtrafikutbud

Motorfordonstrafik

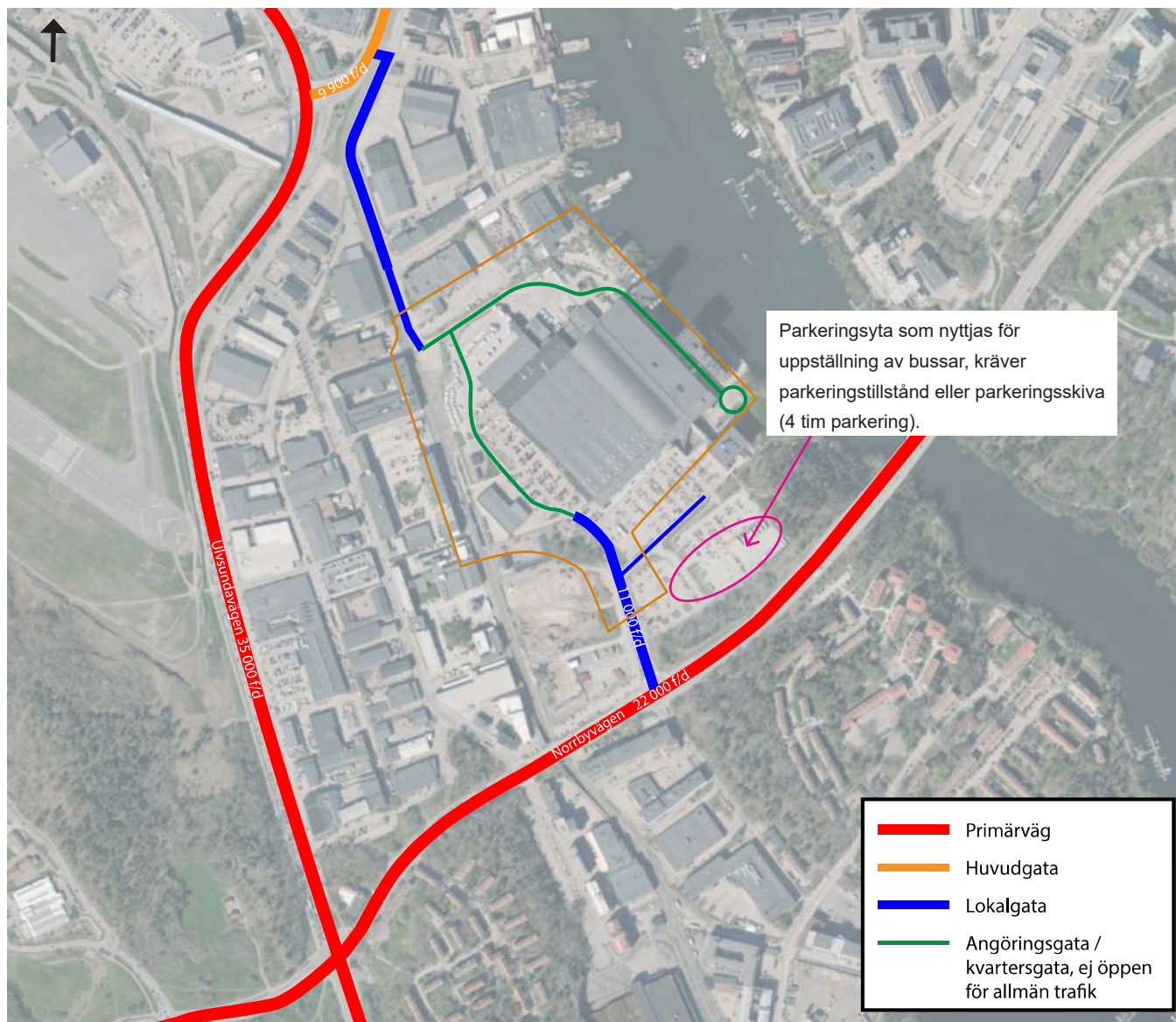
Med bil nås södra delen av området i huvudsak från Norrbyvägen via Ulvsundavägen eller Huvudstaleden. Även den norra delen av området nås via Norrbyleden via en gata på kvartersmark som är stängd för allmän biltrafik med grindar.

Norra delen av området nås från Masungsvägen där kapaciteten begränsas av korsningen med Tvärbanan som har full prio.

På grund av områdets funktion som industriområde är majoriteten av gatorna i området utformade för tung trafik.

Norrbyvägen trafikeras av ca 22 000 f/d. I rusningstrafik är belastningen hög och köer uppstår.

Bryggerivägen trafikeras av ca 12 000 f/d (år 2022). År 2002 var flödet på Bryggerivägen 2400 f/d. Den kraftiga ökningen beror troligtvis på att en större nätmattbutik med hemkörning har etablerat sig i området. Det finns även en detaljhandel inom byggsektorn i området. En annan bidragande faktor till det höga biltrafikflödet på Bryggerivägen är den trafik som de stora parkeringsplatserna alstrar. Trafikmätning och platsbesök utförd av trafikkontoret (2022) visade att en betydande del av trafiken på Bryggerivägen har parkeringarna intill Norrbyvägen som målpunkt. Tillfrågade som nyttjar parkeringen uppgav att de arbetar på arbetsplatser som finns söder om Huvudstaleden-Norrbyvägen, men använder parkeringsplatser inom Gjutmästaren då dessa är avgiftsfria.



Bilvägnät och flöden

PLANFÖRSLAGET

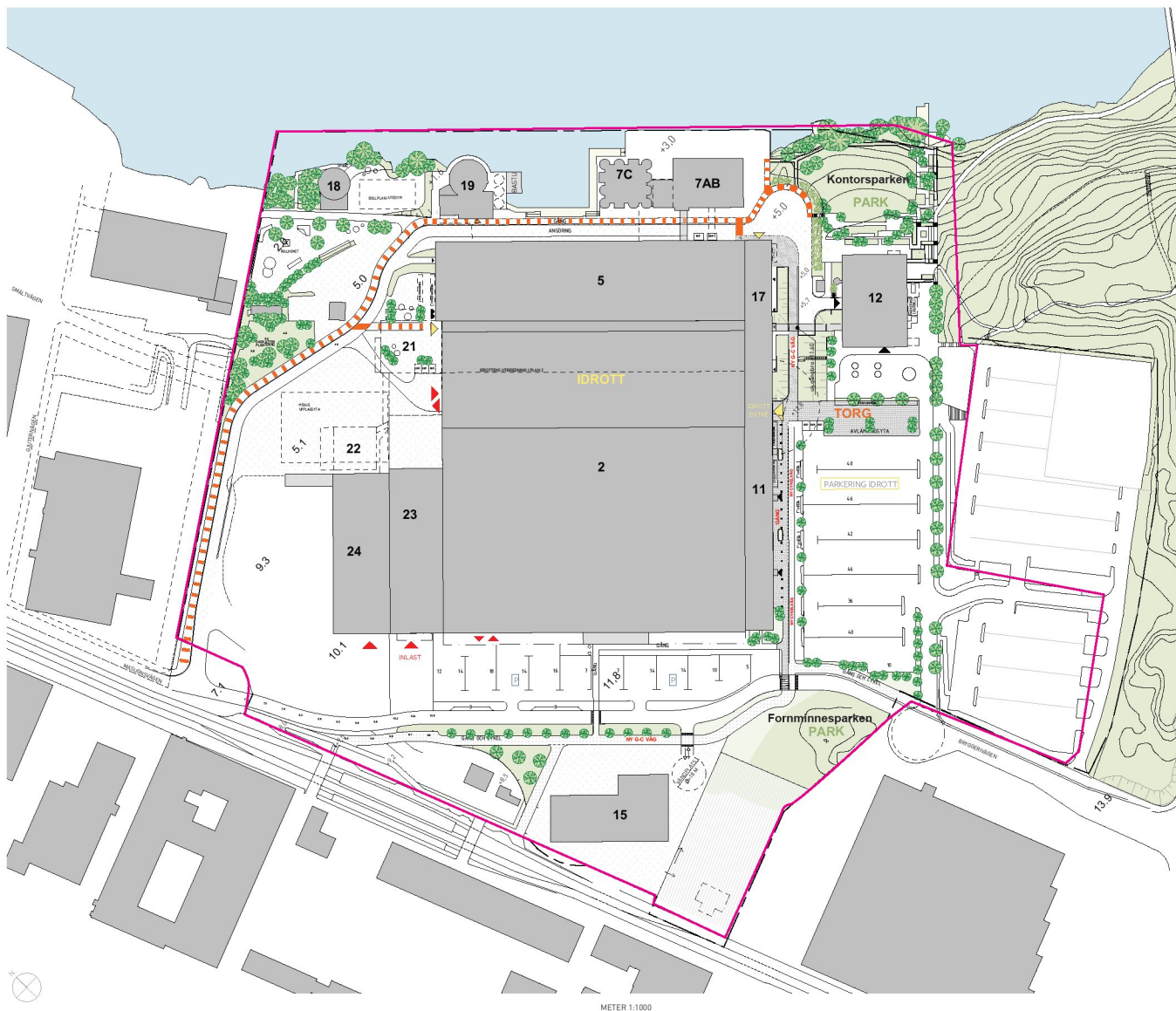
Sedan det tidigare samrådet för fastigheterna Gjutmästaren 6 och 9 har planförslaget omarbetats med bland annat nya verksamheter och gatukopplingar.

Delar av tidigare föreslagna parker slås fast i planen. Parker som ingår är den så kallade Kontorsparken i öster vid Bällstaviken och del av Fornminnesparken som ligger vid Bryggerivägen i söder. Målsättningen är att stärka Kontorsparken som målpunkt invid Bällstaviken och strandpromenaden med tillgängliga gångstråk och en större öppen parkyta.

Den föreslagna planen innebär att nya typer av målpunkter ges möjlighet att etableras i området. Målpunkterna vänder sig till många olika grupper, däribland barn och unga. Möjligheten för barn och unga att till fots och med cykel ta sig till de nya målpunkterna på ett säkert och tryggt sätt säkerställs genom sammanhängande nya kopplingar.

För att ta sig trafiksäkert mellan de nya målpunkterna i området föreslås en ny gångkoppling mellan Tvärbanans hållplats Norra Ulvsunda och entréerna till idrottshallarna och vidare ned till kajen och parkstråket.

En ny koppling för allmän biltrafik möjliggörs genom att Bryggerivägen och Masugnsvägen kopplas samman.



Planförslaget Gjutmästaren 6 (Källa: Brunnberg & Forshed). Rosa linje markerar plangränsen

Verksamheter inom planområdet

Den totala byggnadsvolymen i området är stor. Utbyggnaden av den kommer ske i etapper och utdraget över tid.

Idrottsverksamhet

En idrottsanläggning på 23 000 kvm planeras inom kvarteret Gjutmästaren. De flesta besökare till idrotten förväntas anlända till fots från Tvärbanans hållplats Norra Ulvsunda samt med cykel eller bil från Norrbyvägen via Bryggerivägen. Idrottsverksamheten kommer även att ha en sekundär entré på norra sidan av byggnaden vars funktion främst blir aktuell då de norra delarna av Bällsta hamn har byggts ut med bostäder och skola.

Handel

Under genomförandet av etapp 1 blir delar av befintlig handel inom fastigheten kvar. Detaljplanen möjliggör för totalt 14 000 kvm handel. Besökare med bil till handeln använder befintliga parkeringsytor på fastigheten.

Kontor

Den kontorsverksamhet som antas i planen är i huvudsak densamma som idag, dvs i byggnaden som är märkt med *Kontor*, hus 12, samt hus 11 i illustrationsplanen till höger. Även i kajbyggnaderna möjliggörs för kontorverksamhet. Totalt rör det sig om 9500 kvm kontor. Kontorets besökare och anställda anländer i huvudsak via Tvärbanan eller Bryggerivägen.

Hotell

Detaljplanen möjliggör ca 10 000 kvm hotell utmed stråket längs med vattnet (kallas härnäst för Kajgatan). Gäster till hotellet antas resa med Tvärbanan eller med bil. Gästparkering möjliggörs i garage intill Kajgatan.

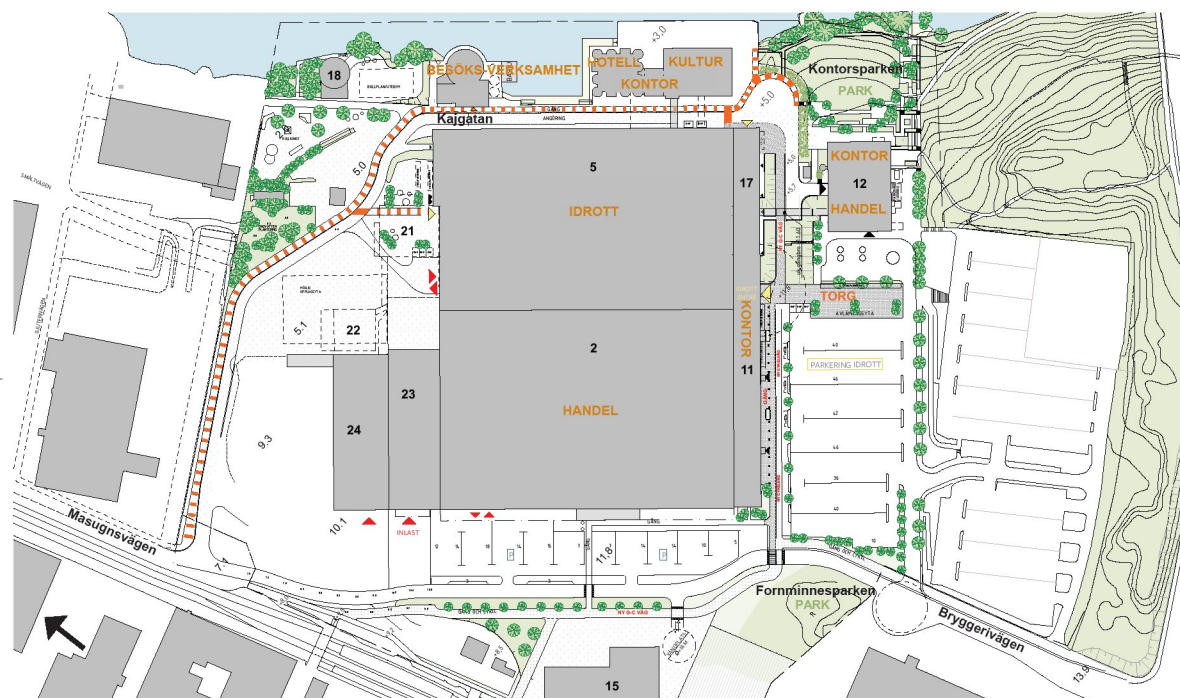
Kultur och besöksverksamhet

I byggnader utmed Kajgatan planeras kulturverksamhet och annan besöksverksamhet. Det är i nuläget oklart vilka verksamheter som etableras. Besökare med bil till dessa verksamheter ska parkera på parkeringsytorna vid Bryggerivägen.

Övriga verksamheter

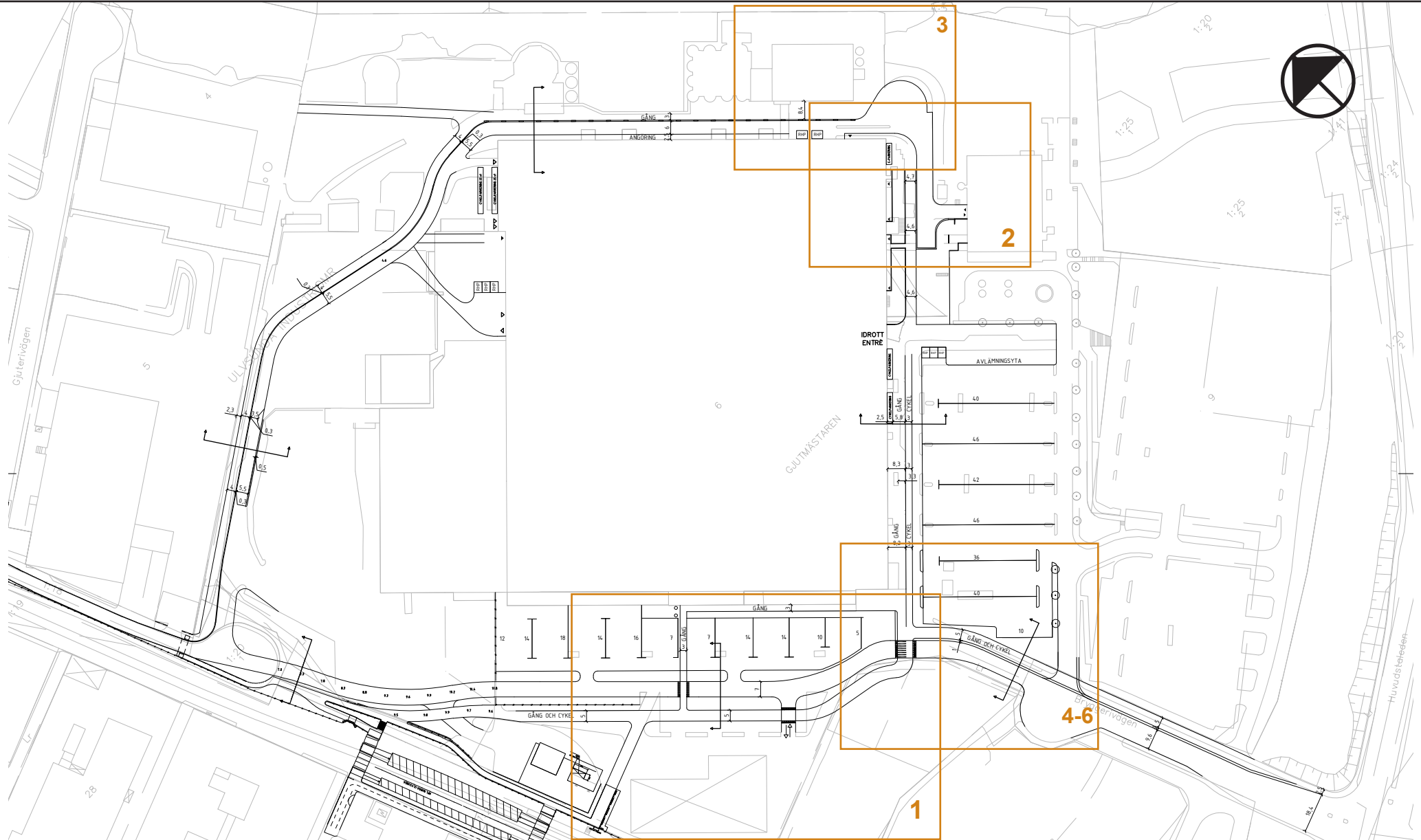
I hus 5 finns idag bland annat mindre verkstäder och lager. I hus 15 finns garage och tvätthall till SVOA:s driftsfordon. Dessa verksamheter ska vara kvar.

I en stor del av byggnaderna, ca 30 000 kvm, är det ännu inte fastställt vilken typ av verksamhet som ska inrymmas. Detaljplanen möjliggör här för icke störande verksamheter samt handel, dock ej skrymmande varor (hus 2, 23 och 24 i figuren nedan).



Planstruktur och plangränser Gjutmästaren etapp 1. Källa: Brunnberg & Forshed

FÖRESLAGEN TRAFIKLÖSNING



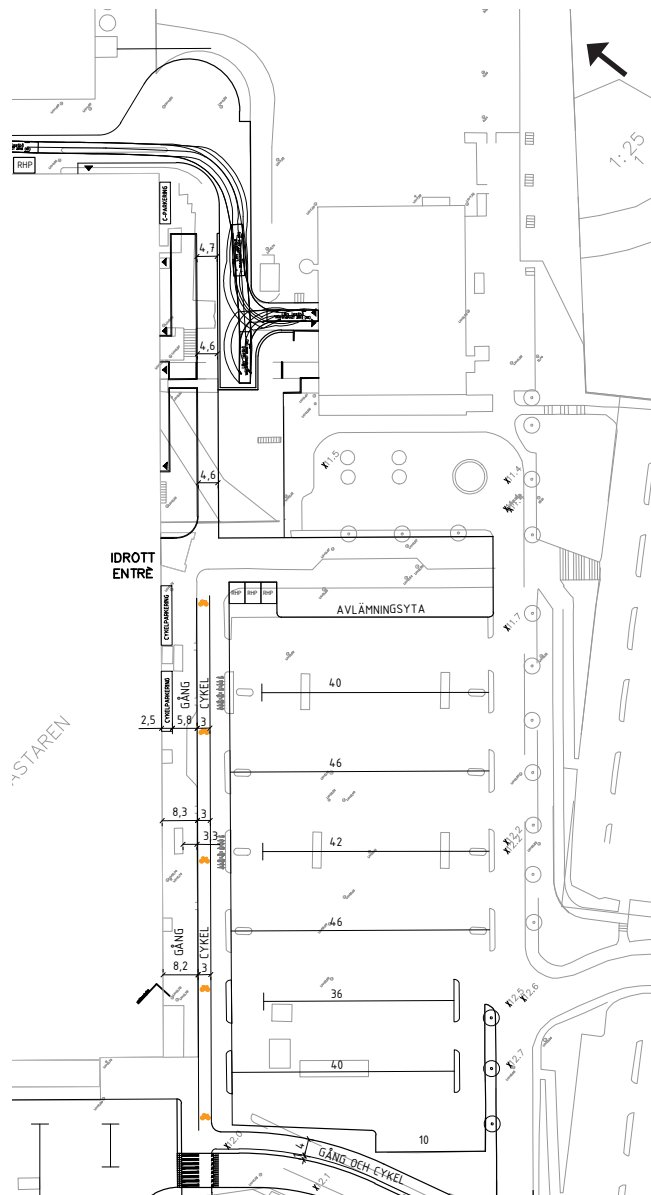
Utformningsförslag gator och kopplingar till och inom Gjutmästaren 6 (orangea rutor beskrivs mer detaljerat på sidan 21)

Idrottsstråket

Från huvudcykelstråket nås idrottens entré via en bred gångbana samt en dubbelriktad cykelbana. Befintlig gångbana på drygt 8 meter längs den stora byggnadens södra fasad bibehålls och kan nyttjas av besökare till idrotten samt för fortsatt koppling till Kajgatan i den östra delen av området.

För att nå idrottsverksamheten med cykel föreslås att 3 meter av befintlig körbana på angränsande parkering tas i anspråk för att inrymma en dubbelriktad cykelbana. På resterande del av befintlig körbana föreslås en möbleringszon. För att möjliggöra rundkörning på parkeringsytan intill görs öppningar i vartannat parkeringsskepp, vilket medför att ett antal parkeringsplatser utgår. Mellan parkeringen och möbleringszonen placeras pollare för att hindra bilar från att köra in.

En cykelparkering med plats för 50 cyklar föreslås intill idrottens huvudentré.



Utformning av Idrottsstråket som kopplar samman huvudcykelstråket med idrottens huvudentré samt med kajstråket

Öster om idrottens huvudentré fortsätter gångvägen till Kajgatan och får en bredd på 4,5 meter. Den stora nivåskillnaden mellan idrottens entré och Kajgatan medför att gångbanan får en lutning på ca 10 % på en sträcka på ca 20 meter, vilket innebär att kraven enligt PBL inte uppfylls. För att underlätta tillgängligheten behöver handledare och bänkar anläggas längs sträckan.

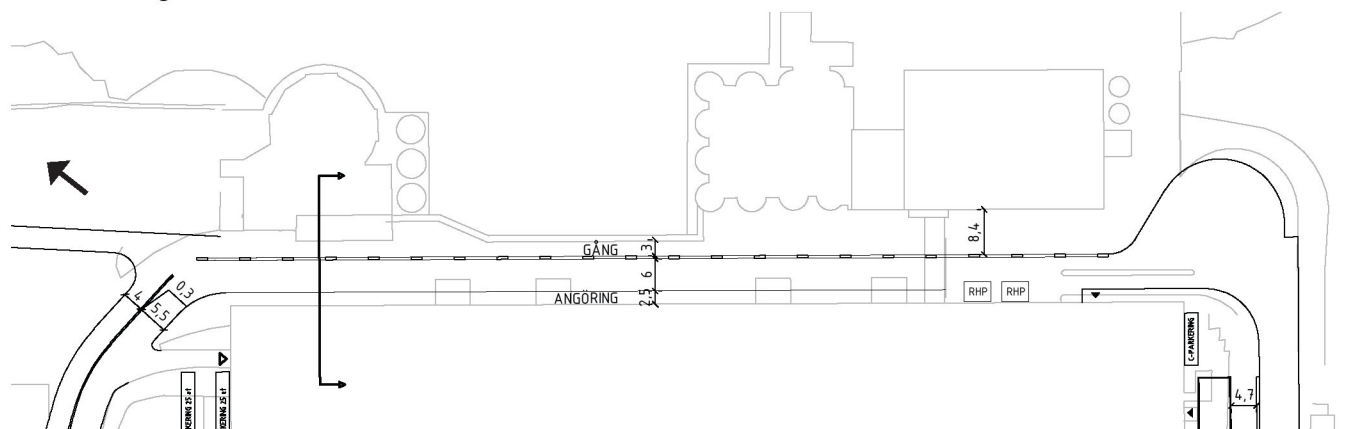
Parallellt med gångvägen går en körbana till befintlig kontorsbyggnads varuintag och avfallsrum (hus 12). Körbanan skiljs från gångbanan med en nivåskillnad som tas upp med en stödmur vilket säkerställer att inga

Kajgatan

Idrottsstråket ansluter till en vändplats vid Kajgatans anslutning till Kontorsparken. Idrottsstråkets gångbana fortsätter runt hörnet av huset och därefter leds gående över till en gångbana längs med gatans östra sida, närmast vattnet. Gångbanans bredd varierar mellan 3 och drygt 8 meter. På grund av att delar av kajen är underbyggd är det svårt att anlägga kantsten och olika nivåer på gång- och körbana. Istället föreslås att gångbanan avskiljs från körbanan med granitblock eller liknande tyngre möblering. Då ett naturligt ledstråk utmed fasad saknas på delar av sträckan bör det kompletteras med ett konstgjort ledstråk. Hur detta ska utformas bör studeras i ett senare skede.

Dagens tvärställda parkering tas bort för att förhindra backrörelser ut mot gatan. Istället markeras en 2,5 meter bred angöringszon på den västra sidan för att möjliggöra tillgänglig parkering och angöring till befintliga och framtida entréer utmed gatan. Körbanan får en bredd på ca 6 meter.

Då Kajgatans bredd inte tillåter fullgod bredd för både körbana, cykelbana och gångbana föreslås att cykling sker i blandtrafik. Eftersom fordonsflödena är låga och hastighetsgränsen 30 km/tim anses det säkert att cykla i blandtrafik. Många barn och unga upplever dock att det är tryggare att cykla på en cykelbana. För cyklister med idrotten som målpunkt finns andra alternativ än Kajgatan, i och med det nya huvudstråket och cykelbanan längs idrottsstråket. För cyklister från Johannesfred finns även möjlighet att cykla längs strandpromenaden för att nå idrotten. På sikt, när den planerade skolan öppnar i norra delen av Ulvsunda industriområde, skulle en tryggare cykelinfrastruktur vara önskvärt längs Kajgatan då den erbjuder en genkoppling mellan Johannesfred och den nya skolan, via Smältvägens planerade förlängning till Gjutmästaren. I det skedet, när antalet gående och cyklister i området kommer öka, kan möjligheten att införa cykelgata eller gångfartsgata utredas längs Kajgatan.



Utformnings längs Kajgatan i den östra delen av området

"En cykelväg anses säker för barn om den går längs en gata där hastigheten inte överstiger 30 km/tim. Vid högre hastigheter bör det finnas cykelbana eller ett på annat sätt fysiskt åtskilt cykelstråk."

Plan för säkra och trygga skolvägar



"Kajgatan" idag. De orangea trapphusen kommer att tas bort vid ombyggnaden.

Kajgatans koppling till Masugnsvägen

På den nordvästra delen av fastigheten Gjutmästaren 6 finns en stor hårdgjord yta som till stor del används som parkeringsplats idag. Rangering, uppställning och varuleveranser kommer dock till största delen upphöra i samband med att varuintagen i byggnaderna för detta ändamål avvecklas och nuvarande hyresgäster avflyttar (byggnader märkta 21 och 22 i figuren till höger).

För att koppla samman Kajgatan med Masugnsvägen föreslås en 4 meter bred gemensam gång- och cykelbana för att möjliggöra för barn och unga att cykla avskilt från bilar. Körbanan får en bredd på 5,5 meter. Körbanan avskiljs från gång- och cykelbanan med kantsten och nivåskillnad samt en skiljelinje på 0,3 meter (belysning placeras i bakkant gångbana). Mitt på körbanan föreslås en lokal avsmalning då sikten skymms av en hög stödmur (se bild till höger). En avsmalning medför dels en hastighetsdämpning och dels ett ökat avstånd mellan motorfordon och det siktskymmande elementet.

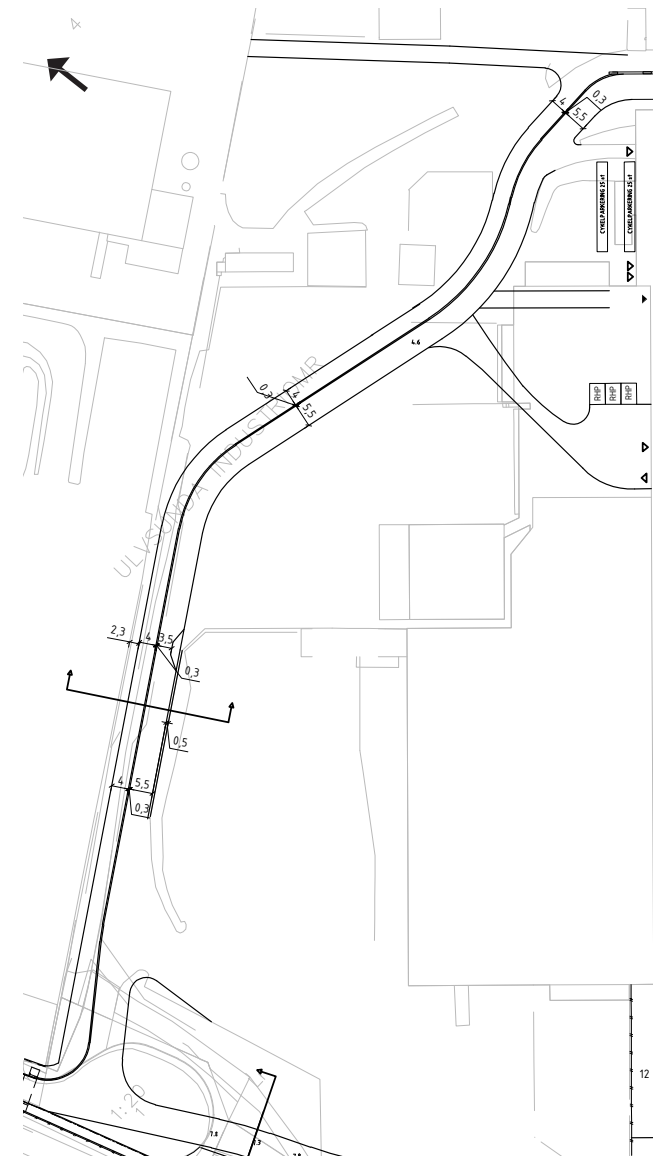
Där gång- och cykelbanan möter Kajgatan görs ett släpp i kantstenen då cykling sker i blandtrafik på Kajgatan.

Från stråket skapas en möjlig koppling för gående och cyklister till Smältvägen. På grund av stora nivåskillnader får denna GC-väg en slingrande dragning med en lutning på som mest 4 procent.

Inom 25 meter från idrottens sekundära entré upprättas totalt 3 RHP och 50 cykelparkeringsplatser.

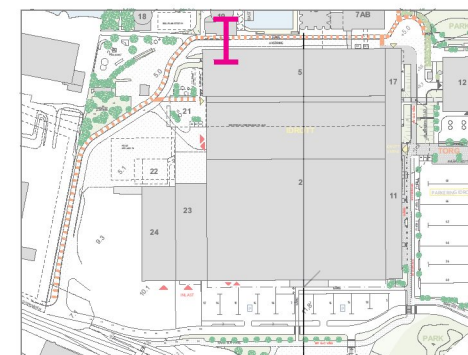
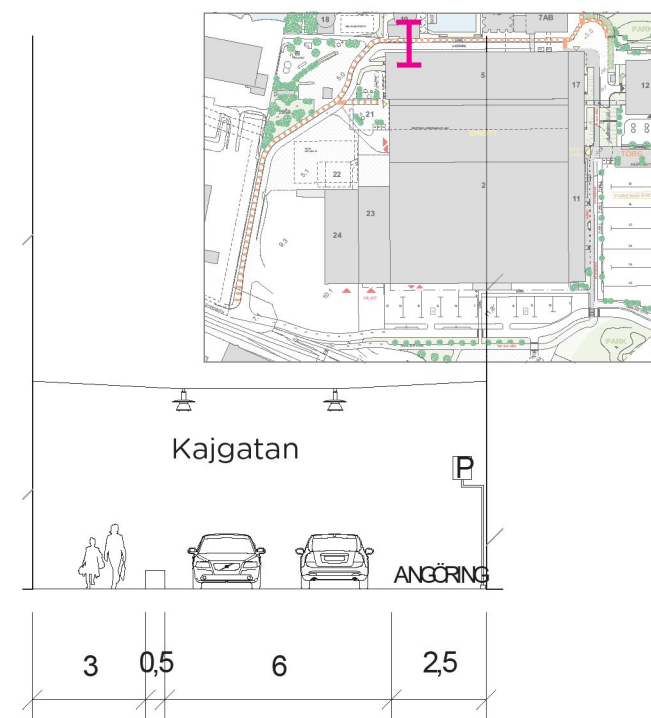
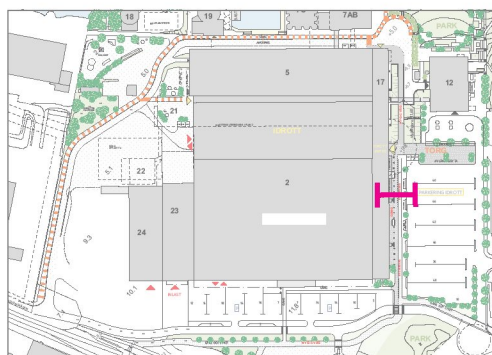
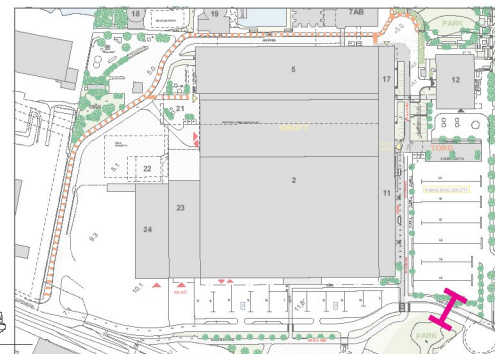
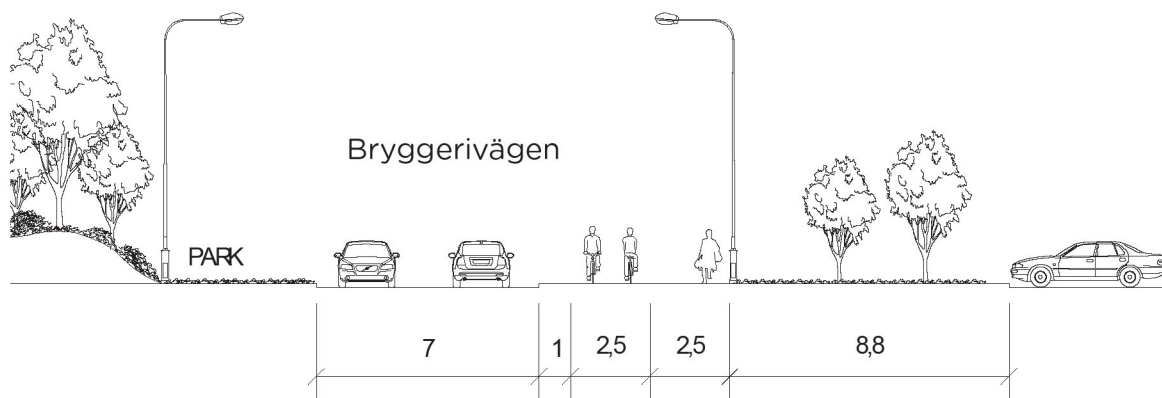


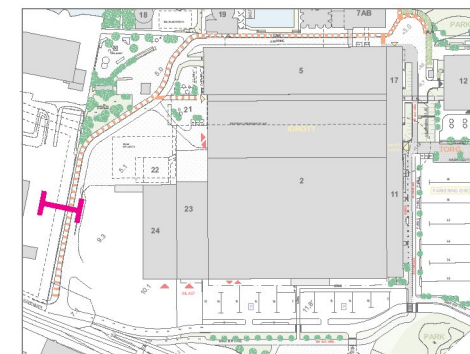
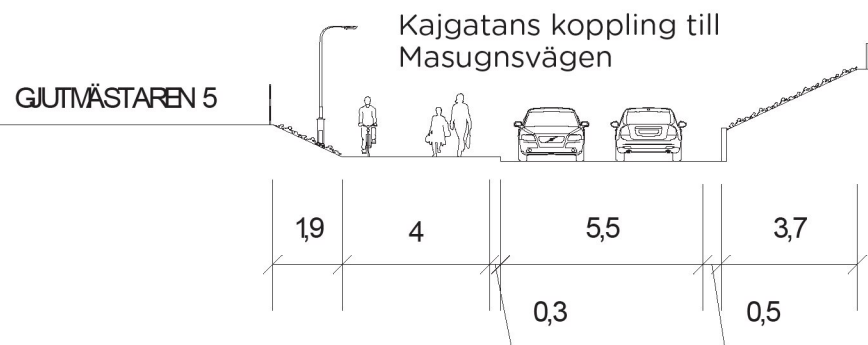
Körbana på norra delen av fastigheten intill en hög stödmur som skymmer sikten



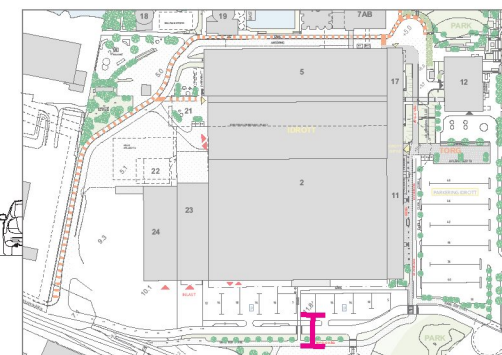
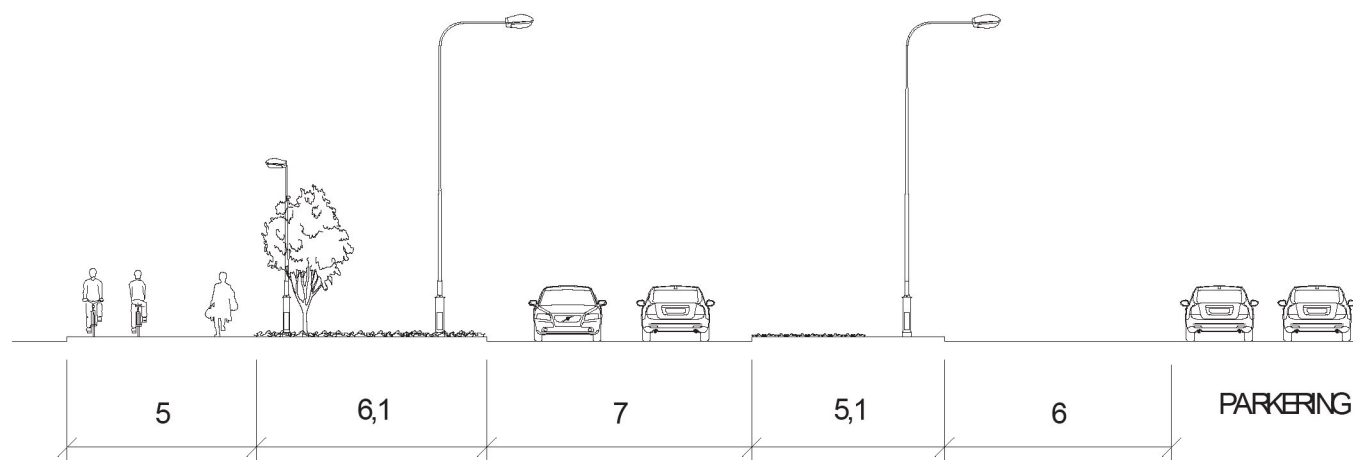
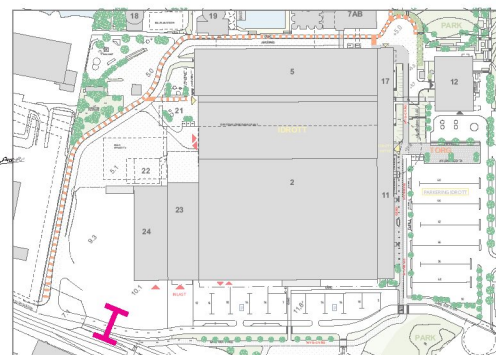
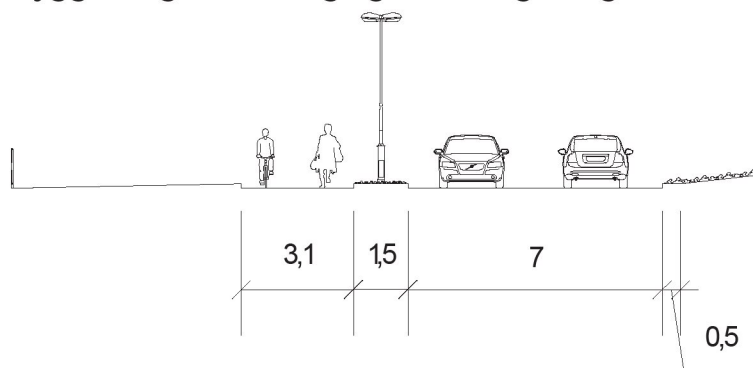
Förslag på utformning av den norra delen av området, mellan Kajgatan och Masugnsvägen

Sektioner





Bryggerivägens förlänging till Masugnsvägen

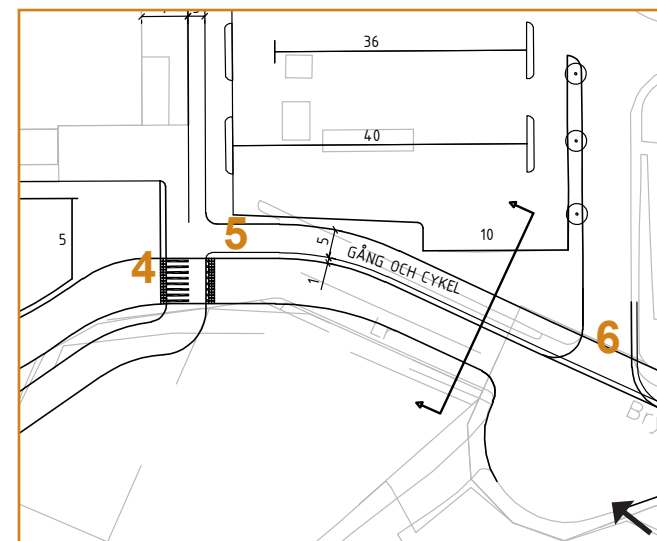
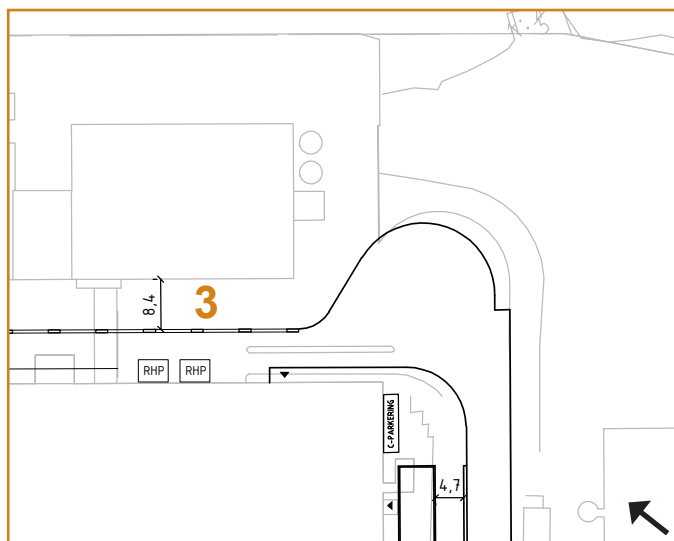
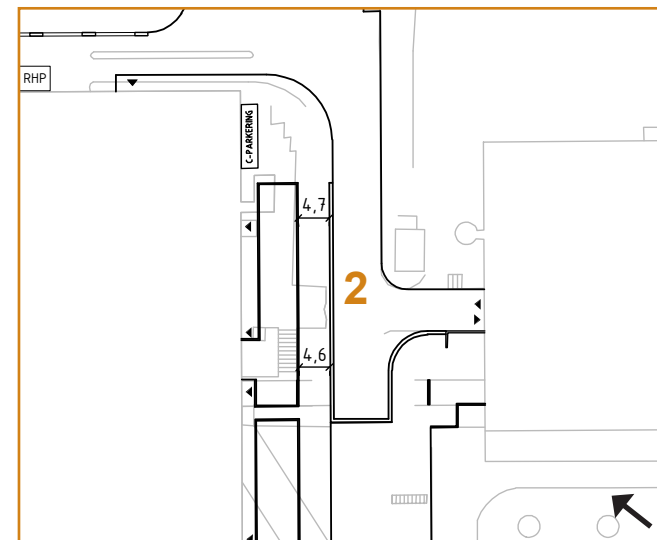
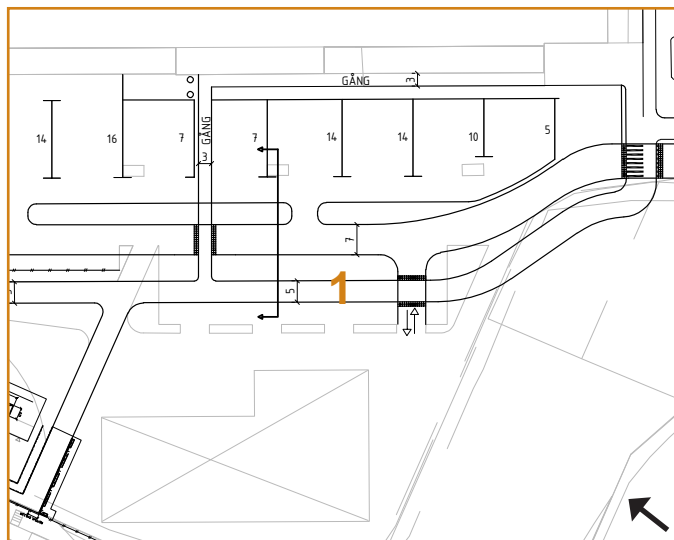


Trafiksäkerhet med fokus på barn och unga

En stort antal barn och unga förväntas röra sig i området framöver i och med anläggandet av idrottsanläggningen. Fokus vid utformning och gestaltning av gatorna och GC-vägarna i Gjutmästaren har därför varit att skapa gena och trafiksäkra kopplingar och stråk. Viktiga målpunkter inom och utanför området har kartlagts (se sidan 9).

Konfliktpunkter har identifierats och utformats med särskild vikt på trygghet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Nedan beskrivs konfliktpunkterna:

1. Gångvägen mellan Tvärbanan och idrottens huvudentré ges en gen och tydlig koppling med tydlig avgränsning från intilliggande parkering.
2. Gångvägen från idrottens huvudentré ner till kajstråket avgränsas från kontorshusets vändplats/angöringsplats genom att vändplatsen ligger på en lägre nivå. Stödmur och räcke skiljer de båda ytorna åt.
3. Kajstråket och vändplatsen i slutet av denna gata förses med gångbanor separerade från körbanan med fysiska hinder.
4. En konfliktpunkt uppstår där gång- och cykeltrafikanter som har idrotten som målpunkt korsar Bryggerivägen. Korsningen föreslås utformas som en upphöjd gång- och cykelpassage för att säkerställa låga hastigheter.
5. Intill denna GC-passage finns idag en in- och utfart till parkeringsytan. Denna föreslås stängas för att minimera konfliktpunkterna med gående och cyklister.
6. Passagen utformas som genomgående gång- och cykelbana



Se numrerade rutor i utformningsförslaget på sidan 15 för ökad förståelse för var utsnittet är tagna.

FRAMTIDA TRAFIKSITUATION

Gångtrafik

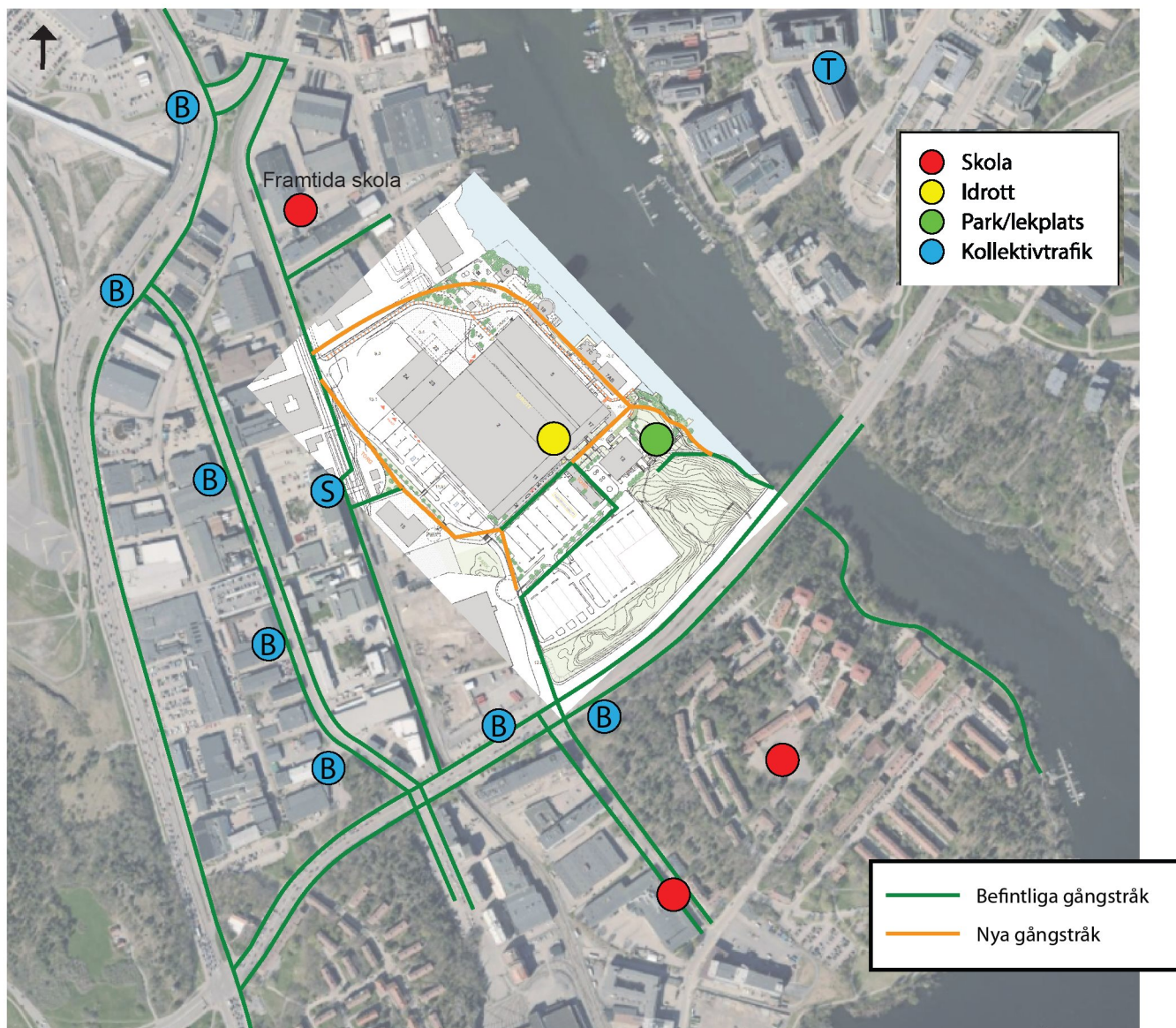
Gångbanorna inom området får en bredd på minst 2,5 meter och separeras från cyklister vilket ökar tryggheten och minskar konflikterna. Planeringen säkerställer gena och trafiksäkra gångstråk till viktiga målpunkter.

Det nya gång- och cykelstråket (huvudcykelstråket) i nordsydlig riktning medför en genare och mer orienterbar koppling genom området med få korsningspunkter med övriga trafikslag.

Idrottsstråkets förlängning mellan idrottens huvudentrén och Kajgatan skapar förutsättningar för gående att röra sig längs vattnet. För boende i Johannesfred medför den nya förbindelsen en gen och säker koppling till idrotten och vidare till Tvärbanans hållplats. Även Kajgatans förlängning till Masugnsvägen medför en ny koppling för gående.

Målpunkter för barn och unga

Inom planområdet utgör idrotten den primära målpunkten för barn och unga, men även Kontorsparken intill Bällstaviken blir en ny målpunkt som framför allt kommer locka boende i närområdet. Utöver dessa nya målpunkter finns befintliga målpunkter i form av Tvärbanans hållplats Norra Ulvsunda, busshållplatser på Norrbyleden, närmsta tunnelbanestationen Solna strand samt bostäder och skola i Johannesfred. I senare etapp planeras även en ny låg- och mellanstadieskola norr om Gjutmästaren som kommer att ha sin skolidrott inom Gjutmästaren 6.



Gångnät samt befintliga och kommande målpunkter för barn och unga inom och utanför Gjutmästaren 6 i Ulvsunda industriområde

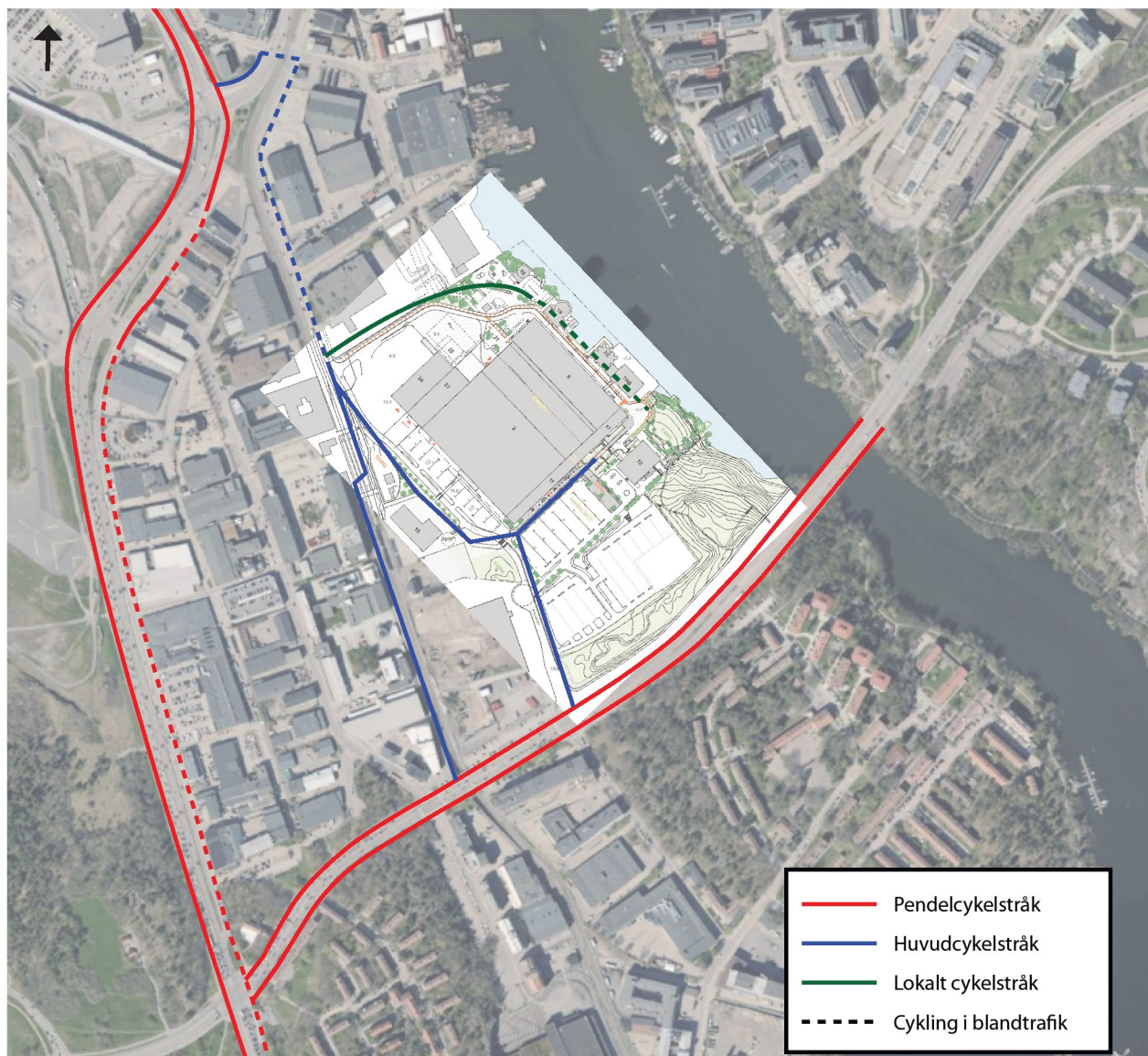
Cykeltrafik

Den nya cykelinfrastrukturen i området skapar goda förutsättningar att ta sig med cykel till de nya målpunkterna i området.

Cykelbanorna på prioriterade stråk inom området utformas som dubbelriktade cykelbanor med god standard. Ett nytt huvudecykelstråk ansluter Norrbyledens pendlingsstråk med området norr om Gjutmästaren. Från huvudstråket nås cykelstråket väster om Tvärbanan samt den nya idrottsanläggningen via idrottsstråket. Lokalt skapar stråket trygga och säkra kopplingar till idrotten från norr och söder. Den nya cykelnätet skapar goda möjligheter att resa hållbart i området.

Längs Kajgatan sker cykling i blandtrafik. Under etapp 1 utgör stråket ingen genare koppling till målpunkter inom eller utanför området. På sikt, när den nya skolan norr om Gjutmästaren finns på plats och Smältvägen förlängts söderut kommer dock Kajgatan utgöra en gen koppling mellan den nya skolan och Johannesfred, vilket bör beaktas i kommande utveckling av området.

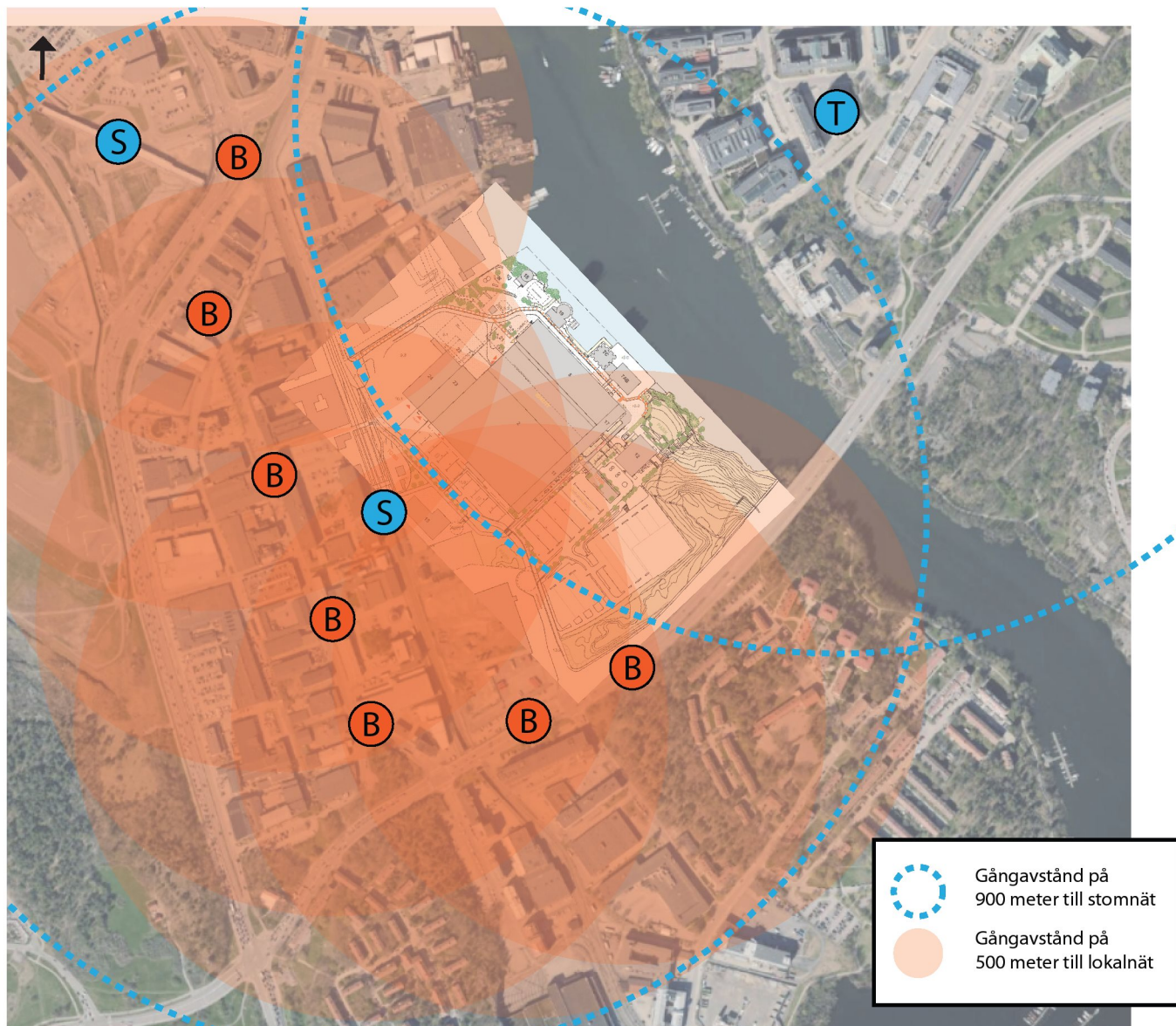
Den gemensamma gång- och cykelbanan mellan Masugnsvägen och Kajgatan möjliggör för cyklister som kommer norrifrån att cykla avskilt från biltrafik fram till idrottens sekundära entré.



Befintligt och kommande cykelnät inom och utanför Gjutmästaren 6 i Ulvsunda industriområde

Kollektivtrafik

God kollektivtrafikförsörjning är enligt Trafikförvaltningens riktlinjer ett avstånd på mindre än 900 meters gångavstånd till kollektivtrafikens stomnät och 500 meter till lokalnätet. Detta uppfyller kvarteret Gjutmästaren 6 och 9. Dock är det faktiska gångavståndet betydligt längre till tunnelbanestationen Solna strand på grund av brokopplingar över vattnet.



Uppagningsområde kollektivtrafik inom och omkring Gjutmästaren 6

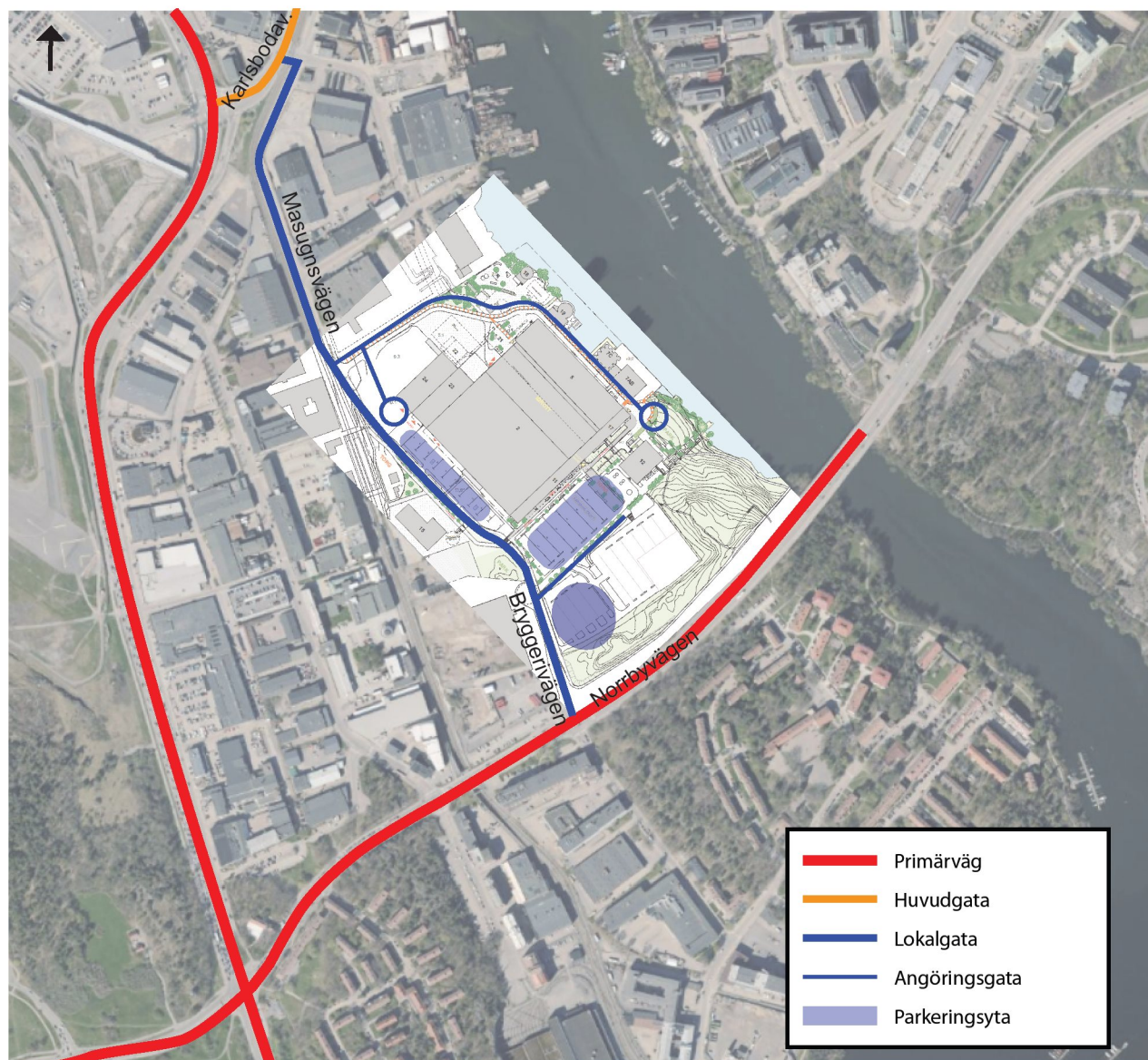
Motorfordonstrafik

I och med att planen möjliggör för Bryggerivägen och Masugnsvägen att kopplas samman kan nya rörelsemönster etableras. Trafiken till och från Gjutmästaren kommer troligtvis även i fortsättningen till största del gå via Bryggerivägen, på grund av kortare och tydligare koppling till det primära vägnätet.

Den nya kopplingen mellan Masugnsvägen och Bryggerivägen aktualiseras först i samband med de norra delarnas utbyggnad. Kopplingen möjliggör för trafik till och från norra Bällsta hamn att ansluta via Bryggerivägen. Det finns en viss osäkerhet kring vilka verksamheter som kommer att etableras i kvarteret Gjutmästaren och när dessa är på plats. Två verksamheter som alstrar stora mängder trafik idag (en större nätmattbutik med hemkörning samt byggvaruhus) kommer inte vara kvar i området.

Norra Bällsta hamns nya koppling till Norrbyvägen och etablering av nya verksamheter i Gjutmästaren kommer alstra trafik på Bryggerivägen. Samtidigt kommer två trafikintensiva verksamheter att avetableras på platsen och antalet parkeringsplatser minskar något.

Då stadens uttalade mål är att minska andelen biltrafik är det inte önskvärt att i trafikplaneringen förutsätta ökade trafikmängder, detta eftersom en kapacitetsstark utformning attraherar fler bilresor.



Befintligt och kommande bilnät inom och utanför Gjutmästaren 6 i Ulvsunda industriområde

PARKERING OCH ANGÖRING

En bedömning av parkeringsbehovet har gjorts för de nya verksamheterna som planeras i Gjutmästaren; idrott, kultur och hotell samt för befintliga verksamheter. I detta kapitel redovisas rekommendationer avseende parkering.

Vid beräkning av efterfrågan på parkeringsplatser för både cykel och bil har hänsyn tagits till den infrastruktur som finns i området, till områdets placering i staden, stadens riktlinjer samt färdmedelsfördelningen i västerort.

Region Stockholm har tagit fram en resvaneundersökning för länet 2019. Nedan redovisas färdmedelsfördelningen (genomsnitt för veckan) för arbetsresor och fritidsresor för västerort i Stockholm. Samåkning bedöms utifrån Trafikverkets alstringsverktyg:

Resandeandel arbetsresor västerort

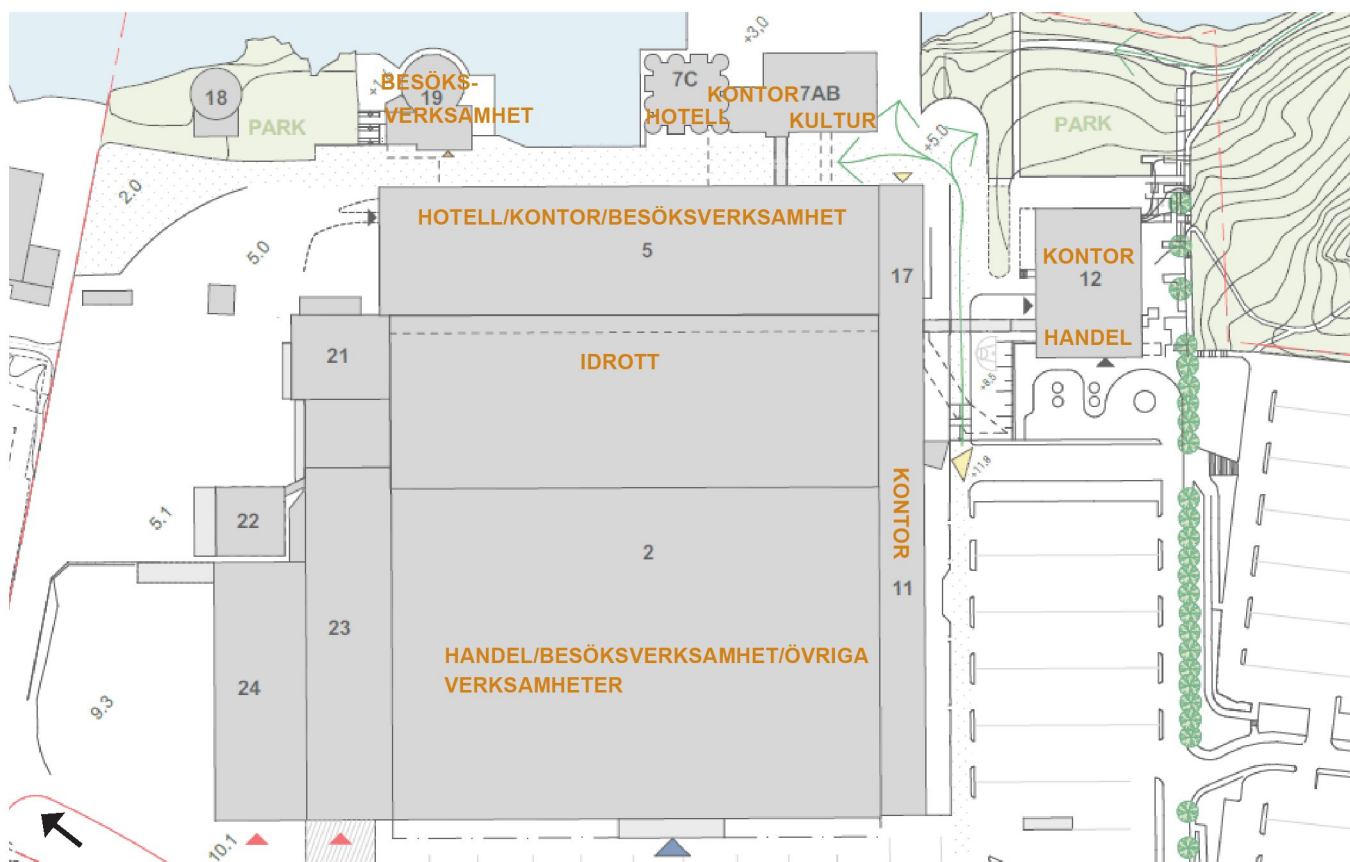
- 25 % biltrafik
- 60 % kollektivtrafik
- 8 % cykeltrafik
- 5 % gångtrafik

Resandeandel fritidsresor västerort

- 37 % biltrafik
- 25 % kollektivtrafik
- 8 % cykeltrafik
- 28 % gångtrafik

Samåkning vid olika typer av resor

- 1,2 personer per bil för arbetsresor
- 1,4 personer per bil för inköp- och serviceresor
- 1,5 personer per bil för fritidsresor



Huvudsakliga verksamheter i Gjutmästaren vars parkeringsbehov har bedömts. Källa bakgrundsbild: Brunnberg&Forshed

Idrottsverksamhet

Enligt idrottsförvaltningen kan 500 personer antas vistas i anläggningen samtidigt vid full beläggning i löpande verksamhet, det vill säga vid träningar vardagkvällar och matchspel under helger. Detta antal inkluderar idrottare, ledare, funktionärer, åskådare och personal. Därutöver skulle större evenemang som fyller hela publikkapaciteten kunna inträffa ca 1 gång per månad. Publikkapaciteten planeras uppgå till ca 2300 åskådare.

Stockholms stads riktlinjer för cykelparkering till idrottsanläggningar anger 10-40 parkeringsplatser/100 besökare.

Riktlinjer för bilparkering till idrottsanläggningar saknas. Idrottsförvaltningen använder bilparkeringstalet 0,2-0,45 bilparkeringsplatser per besökare som vägledning i sin planering. Parkeringstalet är inte politiskt antaget.

Bedömning av parkeringsbehov för bil

Bilparkeringsbehovet för idrottsverksamheten i Gjutmästaren har studerats och antas huvudsakligen följa två olika scenarier:

A. Löpande idrottsverksamhet (träning vardagar och ordinarie matchspel helger)

B. Större evenemang

Scenario A - löpande idrottsverksamhet

Eventuell publik kan förväntas vara ringa vid vardagsträning och mindre matcher och består till större del av skjutsande anhöriga. Publik som tar sig till området på egen hand bedöms försumbar.

Ett vanligt antagande är att samåkning uppgår till 1,5 personer per bil för fritidsresor. Om en stor del av idrottsutövarna består av barn och unga kan den siffran antas vara något högre då de får skjuts i större utsträckning. För att inte underdimensionera parkeringsbehovet antas samåkningen i det här fallet till 1,5 person/fordon.

Då bilandelen i västerort är hög (31 % för samtliga resor och 37 % fritidsresor) och den planerade idrottsverksamheten förväntas ha ett stort upptagningsområde uppskattas andelen som åker bil till träningen till 40 %. Av dessa antas 80 % parkera och resterande endast angöra. För att ta höjd för att besökare går omlott då träningspass avslutas respektive påbörjas räknas behovet upp med 10%.

Utifrån dessa antaganden uppskattas behovet av bilparkeringsplatser uppgå till 118 platser för idrottsverksamheten vid full beläggning (500 personer) under löpande verksamhet, dvs 0,2 platser per besökare.

Scenario B - större evenemang

Vid större evenemang väntas publiken vara stor. Publiken består till väldigt liten del av skjutsande anhöriga. Benägenheten att resa kollektivt till enstaka evenemang bedöms som större än vid vardaglig idrottsutövning.

För bilresor till en idrottsplats i samband med större evenemang bedöms samåkningen vara högre än vid löpande verksamhet då många kan förväntas besöka evenemangen i mindre grupper, till exempel familjer. Samåkningen antas därför vara 2,0 personer per bil.

Med hjälp av mobilitetsåtgärder så som avgiftsbelagd parkering, tydlig och lättillgänglig information om parkeringsförutsättningarna och god tillgång till cykelparkering antas att andelen som åker bil till evenemanget uppgå till 20 %. Av dessa antas samtliga parkera. I den fortsatta planeringen bör dialog föras med idrottsförvaltningen gällande mobilitetsåtgärder.

Utifrån dessa antaganden uppskattas behovet av bilparkeringsplatser uppgå till ca 230 platser för idrottsevenemang med 23 00 åskådare, dvs 0,1 platser per besökare.

Rekommendation

Om parkeringsytan dimensioneras för evenemang innebär det att stora delar av parkeringsytan står tom övrig tid. Det inbjuder även till en högre andel bilåkande vid den vardagliga verksamheten. Därför rekommenderas att parkeringsytan dimensioneras för den vardagliga verksamheten.

För större evenemangen bör möjliga närliggande parkeringsytor lokaliseras, vilka kan samnyttjas (detta bör göras i den fortsatta planeringen av området). Benägenheten att parkera längre bort från verksamheten kan antas vara högre vid evenemang än vid det vardagliga idrottsutövandet.



Bedömning av parkeringsbehov för cykel

Cykelparkeringsbehovet har även det delats in i två olika scenarier, löpande verksamhet och evenemang.

Scenario A - löpande idrottsverksamhet

Andelen som cyklar till idrottsverksamheten antas uppgå till 20%. Detta är betydligt högre än cykelandelen i västerort idag. Antagandet utgår från Stockholms stads arbete med att öka andelen hållbara resor samt den regionala cykelplanens mål om att nå minst 20% cykelandel till år 2030. I dagsläget saknas bostäder i området men i takt med att området byggs ut kommer fler bo inom cykelavstånd från idrottsverksamheten.

Utifrån antagandet uppskattas behovet av cykelparkeringsplatser uppgå till 100 platser för idrottsverksamheten vid full beläggning (500 personer) under löpande verksamhet, dvs 20 platser per 100 besökare. Detta överensstämmer med Stockholms stads riktlinjer för cykelparkering vid idrottsanläggningar vilka anger 10-40 parkeringsplatser/100 besökare.

Scenario B - större evenemang

Vid större evenemang kan antas att besökare till idrottshallen kommer från ett större upptagningsområde än vid den löpande verksamheten. Det är därför rimligt att anta att en större andel reser med bil eller kollektivtrafik än med cykel vid dessa tillfällen. Antalet cyklister bedöms öka marginellt vid större evenemang jämfört med vid löpande verksamhet, då många kan antas ha för lång färdväg.

Rekommendation

Cykelparkering föreslås dimensioneras utifrån den löpande verksamheten då antalet cyklister inte bedöms öka nämnvärt vid större evenemang.

Det finns gott om utrymme för cykelparkering i närheten av idrottens huvudentré. Cykelparkeringar kan placeras utmed fasad på båda sidor om entrén och på ytan vid avlämningsplatsen, se illustration i nästa kapitel. Cykelparkeringsplatserna kan byggas ut stegvis och efter behov. Det finns gott om utrymme inom fastigheten för upprättande av cykelparkeringar. Då bostadsbebyggelsen börjar växa fram i övriga delar av Bällsta hamn bör cykelparkeringar även placeras vid den sekundära entrén. Av de 100 rekommenderade cykelparkeringsplatserna föreslås hälften placeras vid huvudentrén och hälften vid den sekundära entrén.

Hotell

I hus 5, hus 7AB och hus 7C (se figur på sidan 27) möjliggör planen för hotell på ca 10 000 kvm BTA med ca 200 rum.

Hotellens garage kan inrymmas i hus 5 (se figur på sidan 27). Infarten är belägen på nordöstra delen av norra fasaden, vid hörnet där Kajgatan börjar. En kulvert kopplar p-huset till hotellet under Kajgatan.

Bedömning av parkeringsbehov för cykel

Enligt Stockholms stads riktlinjer ska arbetsplatser ha 0,2 cykelparkeringsplatser per anställt. Ett hotell på 10 000 kvm BTA bedöms ha 40 anställda närvarande samtidigt (3-5 personer per 1000 BTA*). Vilket medför att 8 platser ska finnas för anställda. Därutöver behövs cykelparkeringsplatser för uthyrningscyklar till hotellgästerna. Behovet ska tillgodoses inom fastigheten.

Bedömning av parkeringsbehov för bil

Stockholms stad saknar riktlinjer för bilparkering för hotellverksamhet. För att bedöma efterfrågan på parkeringsplatser för gäster till hotellet har några hotell i Stockholms förorter med liknande avstånd till spårbunden kollektivtrafik studerats och parkeringstal beräknats utifrån antal rum och antal parkeringsplatser dedicerade för hotellet. Hotellet inom Gjutmästaren planeras för ca 200 rum.

Hotell	Parkeringsplatser per rum
Scandic Kista	0,13
Hotell Älvsjö	0,15
Welcome Barkarby	0,21
Quality Hotel Friends, Solna	0,07
Scandic Skärholmen	0,38
Snitt p-tal	0,17

Med ett parkeringstal på 0,17 för hotell behövs 34 bilparkeringsplatser (i studien ovan har hänsyn ej tagits till belägningsgrad på parkeringsplatserna).

Kulturverksamhet

I hus 7A och B (se figur på sidan 27) planeras i etapp 1 för ca 6.000 kvm kulturändamål med inslag av konsert-, nattklubbs- och utställningsverksamhet. Delar av ytorna i hus 5 kan också komma att tas i anspråk för utvecklingen av kulturell verksamhet.

Stockholms stads riktlinjer för cykelparkering till idrotts, nöjes- och rekreationsanläggningar anger 10-40 parkeringsplatser/100 besökare. Riktlinjer för bilparkering till kulturanläggningar saknas.

Samma antagande har gjort för kulturverksamhet som för idrott vad gäller samåkning, bilandel och att besökare går omlott. Den planerade ytan för kultur är dock lägre än för idrott (6000 kvm BTA jämfört med 23 000 kvm BTA).

Utifrån dessa antaganden uppskattas behovet av bilparkeringsplatser uppgå till 43 platser och cykelparkering till 36 platser för kulturverksamheten. Dock råder en stor osäkerhet kring vilken typ av kultur som ska inrymmas i lokalerna. Därför bör en ny bedömning göras i ett senare skede.

*Parkeringslexikon, Carl- Henrik Henrikson, 1990

Kontor

Enligt Parkeringslexikon* är 20-30 anställda närvarande på kontor samtidigt per 1000 kvm BTA. Detta innebär att den planerade kontorsverksamheten på 14 000 kvm BTA förväntas ha 280-420 anställda. I och med att personaltätheten generellt är högre idag än då riktvärdet togs fram används det högre antalet i fortsatta beräkningar.

Enligt regionens resvaneundersökning för 2019 reser 25% av boende i Västerort** till arbetet med bil. Det innebär att 105 av de anställda på kontor kan förväntas efterfråga en parkeringsplats för bil.

Med Stockholms stads riktlinjer för cykelparkering (0,2 cykelparkeringsplatser/anställd vid kontor) behövs 57 cykelparkeringar till kontor.

Då anställda på kontor i huvudsak arbetar under dagtid på vardagar förväntas de 71 bilparkeringsplatserna att helt kunna samnyttjas med parkeringsplatser till idrott och kulturverksamhet då dessa verksamheter har som störst behov av parkeringsplatser under kvällar och helger.

Handel

En del av den handel som bedrivs i området idag kommer avetableras. Dagens handel har en stor andel besökare som kommer med bil. Planen möjliggör för ca 14 000 kvm handel, disponerat i olika byggnadsdelar inom fastigheten. Dock råder det stor osäkerhet kring hur mycket handel och vilken typ av handel som kommer etablera sig i området. Ett grovt antagande görs därför att parkeringsbehovet för handel är 300 platser, vilket är det antal parkeringsplatser som den detaljhandel som avvecklas har avtal om idag.

Antalet cykelparkeringar är begränsade idag, vilket bör åtgärdas i samband med ombyggnad i området. Utifrån det lägre spannet i Stockholms stads riktlinjer för cykelparkering (20-30 parkeringsplatser per 1000 kvm BTA) behövs 280 cykelparkeringar till handel. Riktlinjerna anger dock att det för denna typ av verksamhet behöver en bedömning göras baserat på platsen och verksamhetens behov och läge. Denna bedömning är svår att göra innan man vet vilken typ av handel som kommer etableras i området. I ett första skede bör ca 100 cykelparkeringsplatser anläggas.

Övriga verksamheter

Befintliga verksamheter i området som kommer vara kvar inom etapp 1 är bland annat besöksverksamhet och viss småskalig lätt industri som inte är störande och utan störande tyngre transporter. Uppgifter saknas om dessa verksamheters exakta parkeringsbehov, men det bedöms vara relativt begränsat och oförändrat framöver.

Verksamhet	Bil-platser	P-tal bil	Cykel-platser	P-tal cykel
Kontor	105	0,25/anställd	84	0,2/anställd
Idrott	118	0,24/besökare	100	20/100 besökare
Kultur	43	0,24/besökare	36	20/100 besökare
Hotell	34	0,17/rum	8	0,2/anställd
Handel	300	18,8/1000 kvm BTA	100	6,3/1000 kvm BTA
Totalt	600		328	

Generellt om cykelparkering

För att göra det enkelt och attraktivt att cykla är det viktigt att erbjuda cykelparkering av hög kvalitet. Beroende på typ av verksamhet bör en viss andel cykelparkering även placeras inomhus. Denna ska vara lättillgänglig genom att undvika nivåskillnader och genom att dörrar förses med automatiska dörröppnare. Cykelparkeringar ska placeras nära entréer, helst inte längre än 25 meter från målpunkten, och möjliggöra för fastlåsnings i ram. Generellt bör ca 5-10 % av cykelparkeringsplatserna vara anpassade till lådcyklar. En del av cykelparkeringarna utomhus bör förses med tak.

* Parkeringslexikon, Carl- Henrik Henrikson, 1990

** Resvaneundersökning 2019, Trafikförvaltningen, Region Stockholm, 2020

DISPONERING AV PARKERINGSYTOR

Området har flera stora markparkeringsytor idag och flertalet av dessa planeras vara kvar i de första etapperna, vissa utgår dock. Ca 140 parkeringsplatser på parkeringsytan närmast Tvärbanan utgår om Bryggerivägens förlängs till Masugnsvägen. Intill idrotten utgår ca 40 platser på grund av att en köryta tas i anspråk för anläggande av dubbelriktad cykelbana fram till idrottens huvudentré samt möbleringszon (se figur på sidan 33).

Idrottsverksamheten

Idrottens har behov av 118 bilparkeringsplatser. Dessa rymms på ytan intill idrottens entré, eller på den sydöstra parkeringsytan vilken idag används för långtidsuppställning av bussar (se orangea ytor i figuren på sidan 33). Parkeringsytan närmast Norrbyvägen (orange yta i figuren på sidan 33) föreslås användas för bussangöring för besökare till idrotten som kommer med abonnerade bussar. Från parkeringsytan kan besökare nå idrottsentrén via en torgyta.

Utanför idrottshallen tillskapas tre parkeringsplatser för rörelsehindrade. Dessa rymms inom 25 meter från entrén. Intill RH-parkeringsarna skapas möjlighet att angöra intill torgytan för att hämta och lämna besökare till idrotten. Ytterligare tre RH platser skapas vid idrottens sekundära entré på den norra sidan av byggnaden.

50 cykelparkeringsplatser förläggs intill fasaden vid huvudentrén. Cykelparkeringen nås via idrottsstråket. Ytterligare ca 50 parkeringsplatser bör förläggas vid idrottens sekundära entré, på byggnadens norra sida, i samband med planeringen av dessa ytor. Därutöver föreslås ca 15 cykelparkeringsplatser intill på Kajgatan, nedanför gångvägen till idrotten.

I ett första skede finns få närboende i området varför andelen besökare som kommer med cykel kan förväntas vara lågt. I samband med utvecklingen av Bällsta hamn kommer boende inom cykelavstånd att öka och det är då viktigt att de rekommenderade 100 platserna är på plats.

En cykel kräver en yta på ca 2,5x0,5 meter. För att parkeringsytan även ska rymma lådcyklar och andra mer ytkrävande cyklar har en genomsnittlig yta på 2,5x0,85 meter per cykel beräknas. Totalt kräver de 100 cykelparkeringsplatserna en yta på 213 kvadratmeter.

Handel

Stora delar av befintliga markparkeringsplatserna mellan hus 5 och Bryggerivägens förlängning kommer finnas kvar och kan nyttjas för handel. Även parkeringsytan intill idrottens parkering kan nyttjas till handel (se blå ytor i figuren på sidan 33). Cykelparkering rymms intill entrén.

Hotellet

Hotellets parkering inryms i hus 5, mitt emot hotellet (se grön yta i figuren på sidan 33). Infart sker från norr.

Kulturverksamhet och kontor

Kultur- och kontorsverksamhetens parkering föreslås på ytan intill idrottsstråket.

Samnyttjande

Totalt finns ca 560 markparkeringsplatser inom planområdet. Parkeringsbehovet för redovisade verksamheter uppskattas till ca 600 platser (inklusive hotell vars parkering ska ske i garage intill Kajgatan) baserat på verksamheternas BTA. Dock medger detaljplanen flexibla användningar för flera av de befintliga byggnaderna vilket innebär att det faktiska parkeringsbehovet kan se annorlunda ut beroende på vilken typ av verksamhet som etablerar sig i området. En stor osäkerhet råder kring vilken typ av verksamhet som ska inrymmas i ca 30 000 kvm av byggnaderna. Parkeringsbehov för de verksamheter som etablerar sig här kan därför inte beräknas i detta skede, men kommer medföra att behovet överstiger 600 platser.

Det finns möjlighet att utöka antalet parkeringsplatser. Dock är det bra att begränsa antalet parkeringsplatser för att främja ett hållbart resande. Samnyttjande kan ske för parkering till idrott, handel, kontor och kulturverksamheten. Ju fler verksamheter och parkeringsytor som kan samnyttjas desto större effekt får samnyttjandet.

ALSTRING AV BILTRAFIK FÖR VERKSAMHETER

I en tidigare utredning av alstring från Gjutmästaren 6 har Tyréns tagit fram alstringstal för flera verksamheter med hjälp av Trafikverkets alstringsverktyg. Vissa av Tyréns antaganden användes även här, dock antas här en högre bilandelen på grund av områdets karaktär.

Färdmedelsfördelningen utgår från Region Stockholms resvaneundersökning (2019) och antagande om samåkning bedöms utifrån Trafikverkets alstringsverktyg, se sidan 27.

Handel

Detaljplanen möjliggör för 14 000 kvm handel i Gjutmästaren 6. Alstring för handel har beräknats med Trafikverkets alstringsverktyg genom att ange verksamhet ”Stormarknad”. Trafikalstringsverktyget menar på att stormarknad alstrar 595 resor per 1 000 kvm BTA och dygn. En del av den handel som etableras i området kan dock antas bli sällanvaruhandel vilket alstrar mindre trafik än stormarknader och dagligvaruhandel. Trafikverkets alstringsverktyg saknar alstringstal för sällanvaruhandel. Här görs ett antagande att antalet resor till sällanvaruhandel är ca 40%* av de för stormarknad. Ett antagande görs att hälften av de 14 000 kvm utgörs av stormarknad/dagligvaruhandel och hälften av sällanvaruhandel.

Vid inmatning av kommunens kollektivtrafikutbud, gång- och cykelinfrastruktur mm ger alstringsverktyget

att 38% av resorna sker med bil. Bedömningen är dock att bilandelen under etapp 1 är högre på grund av områdets karaktär och den stora tillgången till parkering. Här görs ett antagande att 60 % av resorna sker med bil.

För att inkludera nyttotrafik räknas den totala alstringen upp med 10 % och samåkning sker med 1,4 personer/bil.

Med dessa antaganden alstras totalt 2 749 fordon/dygn för handel.

Kontor

Inom detaljplanen planeras 9 500 kvm kontor. Enligt Tyréns alstrings-pm har information om personaltäthet inhämtats från byggaktör och anges till 80 anställda/1000 kvm BTA. Samma antagande görs här. Med ett antagande på 3 resor per anställd och dygn genereras 240 resor per 1000 BTA och dygn.

Enligt resvaneundersökningen reser 25% med bil till arbetsplatsen i Västerort.

För att inkludera nyttotrafik räknas den totala alstringen upp med 10 % och samåkning sker med 1,2 personer/bil.

Med dessa antaganden alstras totalt 523 fordon/dygn för kontor.

Verksamheter med flexibel planbestämmelse

I en betydande del av byggnaden (ca 30 000 kvm BTA) finns en stor osäkerhet kring vilken typ av verksamhet som kommer inrymmas. Enligt planbestämmelsen får här inrymmas *service, lager, tillverkning med tillhörande försäljning, partihandel och annan jämförlig verksamhet med begränsad omgivningspåverkan* samt *besöksverksamhet*. På grund av den flexibla användningen råder stor osäkerhet kring alstring till denna verksamhet. För att ändå bilda sig en uppfattning kring alstringen har två scenarion tagits fram.

Scenario 1 – verksamhet med låg trafik alstring

I scenario 1 antas att en verksamhet med få leveranser, ett litet antal besökare och med ett stort ytbefov per anställd etableras, till exempel lager/magasiner och/eller mindre verkstäder.

* Vid andra tidigare genomförda utredningar för sällanvaruhandel i Norrköping kommun ligger trafik alstringssiffran för sällanvaruhandel på mellan 80-250 fordon rörelser/dygn. Här har den högre siffran använts vilket blir ca 40 % av dagligvaruhandel. (Trafikutredning inför Detaljplan Del av Pryssgården – Kv. Sparrisen, Norrköping kommun)

Ett antagande har gjorts om ett ytbehov om 250 kvm/ anställd vilket ger 120 anställda.** Ett antagande görs att varje anställd alstrar 3 rörelser per dygn och att 25 % av dessa görs med bil (enligt färdmedelsfördelningen på sid 27) och samnyttjandet är med 1,2 personer/bil.

För att inkludera nyttotrafik räknas alstringen upp med 10 %.

Detta ger 83 bilrörelser per dygn för anställda.

Vidare antagas att verksamheten därutöver alstrar 11 fordonrörelser/1000 kvm BTA. Denna siffra baseras på alstring till förrådsanläggning/magasiner (baserat på data från tre förrådsanläggningar i Stockholm***). Detta ger 330 rörelser per dygn.

Med dessa antaganden alstras totalt 413 fordon/dygn för scenario 1.

Scenario 2 – verksamhet med hög trafikalstring

I scenario 2 antas att en verksamhet med ett stort antal besökare etablerar sig i fastigheten (dock inte handel eller verksamhet med stor omgivningspåverkan då planbestämmelsen inte medger det). En sådan typ av verksamhet skulle till exempel kunna vara en padelanläggning.

25% av lokalens yta antas grovt utgöras av utrymmen utöver padelbanorna. En dubbelpadelbana upptar en yta på 321 kvm vilket innebär att lokalen kan inrymma 97 banor. Fyra spelare på varje bana innebär ca 390 besökare vid fullbelagd lokal. Ett antagande görs att lokalen är fullbelagd under 7 timmar och halvt belagd under 7 timmar av dygnet, vilket resulterar i 273 resor per 1000 kvm BTA och dygn och 8148 resor per dygn.

Enligt resvaneundersökningen reser 37% med bil till fritidsaktivitet i Västerort.

För att inkludera nyttotrafik räknas den totala alstringen upp med 10 % och samåkning sker med 1,5 personer/bil.

Med dessa antaganden alstras totalt 2 220 fordon/dygn för scenario 2.

Verksamheter som etablerar sig i den del av fastigheten som har flexibel användning uppskattas alstra mellan 446 – 2 220 fordon/dygn utifrån antagandena ovan. Troligtvis kommer ett flertal olika typer av verksamheter etablera sig här.

Idrott

Inom detaljplanen planeras 23 000 kvm idrottsverksamhet. Trafikverkets alstringsverktyg avser idrottsverksamheter med hög täthet, likt gym eller gruppträning (enligt alstringsverktygets användarhandledning). Då idrottsverksamheten inom Gjutmästaren avser mer blandade idrotter antas densiteten av utövare inte vara lika hög som för gym/ gruppträning vilket resulterar i färre resor.

Trafikverkets alstringsverktyg ger 497 resor/1000 kvm BTA och dygn padel alstrar 273 resor/1000 kvm BTA och dygn. Här görs ett antagande om att idrottsverksamheten inom Gjutmästaren alstrar ett medelvärde mellan dessa typer av idrottsverksamhet, dvs 385 resor per 1000 kvm BTA och dygn.

Enligt resvaneundersökningen reser 37% med bil till fritidsaktivitet i Västerort.

För att inkludera nyttotrafik räknas den totala alstringen upp med 10 % och samåkning sker med 1,5 personer/bil.

Med dessa antaganden alstras totalt 2 403 fordon/dygn för idrottsverksamheten.

** Göteborgs Teknisk handbok ytbehov för lager och logistikverksamhet

***Detaljplan Sotaren 2 Trafikutredning 24 Storage, Täby kommun.

Kultur- och besöksverksamhet

Kultur- och besöksverksamheten inom detaljplanen planeras till 6 000 respektive 10 000 kvm. För dessa görs ett antagande om att alstringen är densamma som för idrottsverksamheten.

Med dessa antaganden alstras totalt 627 fordon/dygn kulturverksamheten och 1 045 fordon/dygn för den övriga besöksverksamheten.

Hotell

I en tidigare utredning av alstring från Gjutmästaren har Tyréns tagit fram alstringstal för flera olika verksamheter med hjälp av Trafikverkets alstringsverktyg för ett fullt utbyggt Bällsta hamn. Där har vissa antaganden gjorts avseende hotell som bedöms aktuella även under etapp 1 som resulterar i en alstring på 130 fordonsrörelser /dygn.

Övriga verksamheter

Idag finns ett garage med arbetsfordon samt några mindre verkstäder i området, vilka planeras vara kvar. Dessa har låg personaltäthet, få besökare och ett fåtal leveranser och bedöms inte alstra mycket trafik. Den totala ytan för dessa verksamheter är 11 700 kvm BTA.

Alstringstalen för dessa verksamheter har bedömts på samma sätt som för Verksamheter med flexibel användning, scenario 1, vilket innebär ett alstringstal på 15 fordonsrörelser/dygn och 1000 kvm BTA.

Med dessa antaganden alstras totalt 176 fordon/dygn för övriga verksamheter.

Verksamhet	Area (kvm BTA)	Bilresor (fordonsrörelser/dygn)	Färdriktning norr (fordonsrörelser/dygn)	Färdriktning söder (fordonsrörelser/dygn)
Kontor	9500	523	52 (10 %)	471 (90 %)
Handel	14 000	2 749	275 (10 %)	2 474 (90 %)
Idrott	23 000	2 403	240 (10 %)	2 163 (90 %)
Kultur	6 000	627	63 (10 %)	564 (90 %)
Besöksverksamhet	10 000	1 045	105 (10 %)	940 (90 %)
Hotell	10 000	130	13 (10 %)	117 (90 %)
Övriga verksamheter	11 700	176	18 (10 %)	158 (90 %)
Övrigt, flexibel användning	30 000	413-2 220	41-222 (10 %)	372-1 998 (90 %)
TOTAL		8 066-9 873	807-988	7 259-8 885

Samlad bedömning av alstring

Bryggerivägens sammankoppling med Masugnsvägen skapar bättre möjligheter för trafiken att ansluta från norr jämfört med idag. På grund av att området har bättre anslutning till det primära vägnätet söderut bedöms dock huvuddelen av trafiken ansluta via Bryggerivägen. Korsningen Bryggerivägen/Norrbyvägen är idag hårt belastad.

Idag har Bryggerivägen relativt höga fordonsflöden, ca 12 000 f/d. Den totala trafikmängden på Bryggerivägen bedöms dock minska. Dels beroende på att sammansättningen av verksamheter i området förändras och dels på att parkeringsefterfrågan föreslås styras med hjälp av reglering. Prissättningen av parkering påverkar efterfrågan på liknande sätt som andra varor och tjänster. Høgt pris minskar efterfrågan och lågt pris ökar efterfrågan.

Flera av dagens verksamheter kommer finnas kvar i området, så som kontor, handel, besöksverksamhet och mindre verkstäder. Den totala mängden handel blir ungefär densamma som idag. En stor skillnad mot dagens situation är att två trafikintensiva verksamheter som finns i området idag, ett byggvaruhus och en stor nätmatbutik med hemkörning, utgår samt att området får större fokus på framför allt idrott men även fler kontor och hotell.

Handel är den verksamhet som bedöms alstra mest trafik. Här har ett antagande gjorts att en hög andel av besökarna kommer med bil (60 %). Siffran gäller under den första etappen. På sikt när området förtätas och omvandlas till ett blandstadsområde bedöms bilandelen minska.

Den avgiftsfria parkeringen inom Gjutmästaren lockar arbetspendlare med målpunkter utanför planområdet och bidrar till det höga trafikflödet på Bryggerivägen.

Forskning visar att parkering är ett effektivt styrmedel för att minska arbetspendling med bil. Både styrning genom pris, tillgänglighet och tidsbegränsning kan användas. Parkeringsavgifter har en trafikstyrande effekt som kan vara lika stor som trängselskatter.*

Det finns studier om arbetsplatser och parkering som visar att både mängden parkering och priset för den avgör färdmedelsfördelningen för arbetsresor. Finns det gott om billiga, eller avgiftsfria parkeringsplatser försvåras möjligheterna att påverka färdmedelsvalet med hjälp av åtgärder som förbättrad kollektivtrafik samt bättre förutsättningar för gång och cykel. Om däremot parkeringsavgifterna höjs blir i regel effekterna på färdmedelsvalet stora. Parkeringspolitik genom förändringar av tillgång och pris för parkeringar vid arbetsplatser är därför ett område med en stor potential att påverka färdmedelsandelar och trafikvolym i stadstrafiken.**

Hur ett avgiftssystem bäst utformas beror på flera faktorer så som till exempel hur avgiften ser ut i närliggande områden. Om parkering är dyrare i närområdet eller utbudet begränsat kommer många välja att parkera avgiftsfritt inom Gjutmästaren.

* Kågeson, P. (2003) Minskad trängsel genom förändrad parkeringspolitik

** Envall & Båth (2013) Litteraturstudie om effekter av olika styrmedel inom parkeringsområdet mm

Förutom att parkeringen inom Gjutmästaren lockar till sig arbetspendlare till andra arbetsplatser än de inom området finns det risk för att ytorna används som parkering för resenärer från Bromma flygplats. Flygplatsen har höga parkeringsavgifter och nås numera enkelt från Norra Ulvsunda med tvärbanan i och med spårvägens utbyggnad till Kista via Bromma flygplats. Problem med parkering för flygplatsresenärer finns idag på Plantagens parkering intill Linta Gårdsväg som ligger direkt söder om flygplatsen.

Parkeringsplatserna bör hanteras med en kombination av väl avvägd prissättning och tidsreglering. Fördelen med ett avgiftssystem är att det är flexibelt och tillåter framtida justeringar för att på bästa sätt styra mot önskade effekter och åtgärda eventuella oönskade konsekvenser av den nya regleringen. De tidsreglerade parkeringsplatserna är idag reglerade med fyratimmarsparkering, vilket gör det möjligt för de som arbetar i närområdet att justera parkeringsskivan under lunchrasten. Förslagsvis begränsas parkeringen till 2 timmar och/eller förses med avgifter som motsvarar de avgifter som finns i närområdet. Med en sådan åtgärd kommer troligtvis trafikflödet minska kraftigt på Bryggerivägen.

FORTSATT ARBETE

På grund av det omfattande byggnadsbeståndet på Gjutmästaren 6 och att många av dessa har flexibla användningar kommer utvecklingen av fastigheten spridas ut över tiden med en början med etableringen av idrottscentrum.

I takt med att skolan och bostäder byggs i Bällsta hamn blir den sekundära entrén till idrotten allt mer intressant och då behöver gång- och cykelkopplingar stärkas mellan idrottsverksamheten och övriga Bällsta hamn via Smältvägen. Då blir Kajgatans funktion än viktigare och bör då utredas som möjlig gångfartsområde.

Beroende på vilken typ av verksamhet som bedrivs i idrottshallen så kan det finnas behov av bussangöring. Så länge parkeringsytorna inte har bebyggts finns det möjlighet att anordna detta på den södra parkeringsytan men i framtiden föreslås bussangöring finnas utmed Bryggerivägen. Möjlig yta för bussparkering behöver då studeras vidare. Hur stort behovet av angöring för buss är föreslås studeras närmre i senare etapper när idrottsverksamheten är på plats. Att studera detta när verksamheten är igång ger en mer exakt uppfattning av behovet.

Om behovet av cykelparkering till idrotten skulle visa sig vara betydligt större än planerat finns möjlighet att utöka dessa utmed fasaden eller i samband med torget utanför entrén. Vid stora evenemang kan mobila ställ användas för att slippa stora ytor med tomma cykelställ till vardags då dessa både tar plats och riskerar att ge ett skräpigt intryck.

Samnyttjande av parkering bör utredas framöver för att minska ytkrävande parkeringsytor i takt med att området förtätas.

