



EXPLOATERINGSKONTORET STADSBYGGNADSKONTORET

2013-02-25
TJÄNSTEUTLÅTANDE
DNR E2011-550-01315
DNR SBK 2013-06204-53

Kontaktperson exploateringskontoret
Karl-Johan Dufmats
Avdelningen för Projektutveckling
Telefon: 08-508 263 10
karl-johan.dufmats@stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden
2013-05-23
Stadsbyggnadsnämnden
2013-05-23

Kontaktperson stadsbyggnadskontoret
Andrew Blank
Plansektion 2
Telefon: 08-508 272 26
andrew.blank@stockholm.se

Alvik – programarbete för stadsutveckling i Alvik. Reviderat utredningsbeslut

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden ger exploateringskontoret i uppdrag att utreda förutsättningarna för stadsutvecklingen i enlighet med föreliggande tjänsteutlåtande till en utgift av ca 17 mnkr.
2. Exploateringsnämnden godkänner bilagt projektdirektiv till Alvik och anmäler beslutet till kommunstyrelsens ekonomiutskott samt anmäler det till Fastighetskontoret, Utbildningsförvaltningen, SISAB, Stockholm Vatten AB och Stockholm Business Region enligt projektdirektivet.
3. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att programarbete ska påbörjas för Alvik.



Krister Schultz

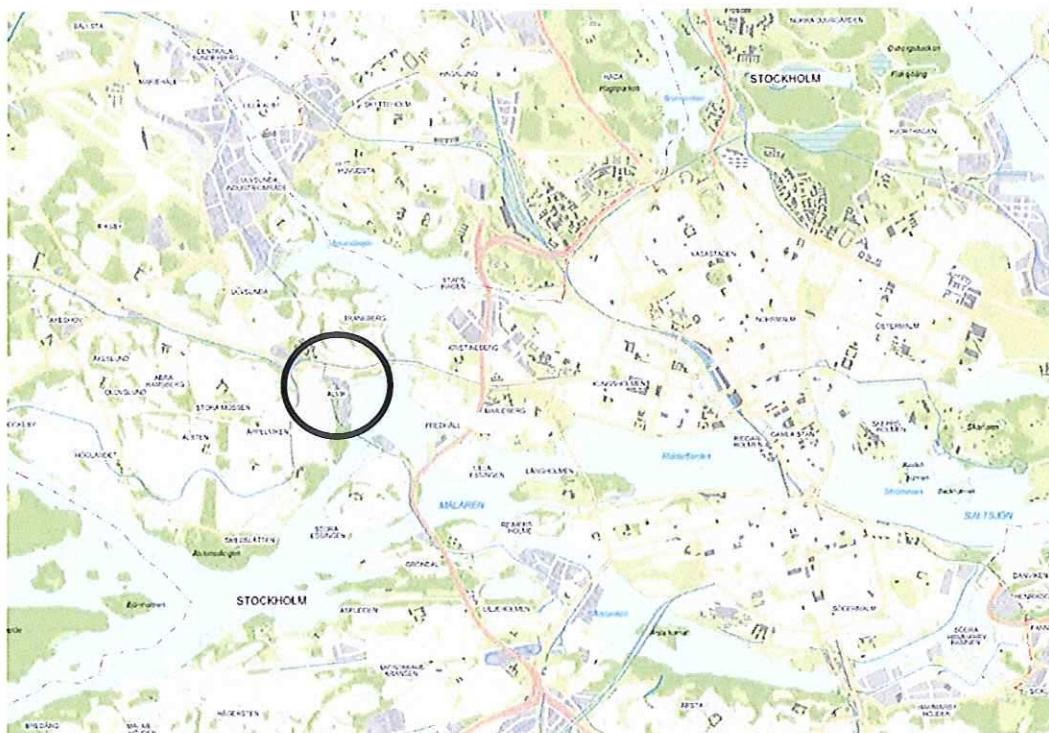


Susanne Lindh

Sammanfattning

Alvik är i likhet med Liljeholmen och Gullmarsplan en viktigt del av det halvcentrala bandet som omsluter tullsnittet. I ÖP anges Alvik som stadsutvecklingsområde och en del av centrala stadens utvidgning och är ett exempel på Promenadstaden - översiktsplan för Stockholms ambition om att flytta ut innerstaden utanför tullsnittet till att omfatta även dagens närförorter. Alvik är idag en viktig kollektivtrafikknutenpunkt som ytterligare kommer förstärkas i samband med Tvärbanans förlängning och är därför väl lämpat för förtätning.

Exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret önskar påbörja ett programarbete/utredningsbeslut för att utreda hur Alvik kan utvecklas som stadsutvecklingsområde i enlighet med strategierna i Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm.



Lokaliseringskarta

Bakgrund

På 1990-talet fattade Stockholms Läns Landsting (SLL) och AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) beslut om att bygga en tvärspårsväg i Stockholm. Banan togs i drift år 2000 och Tvärbanans vagnar placerades inom fastigheten Akka 4 i Alvik.

Stockholms stad utpekade i ÖP99 Alvik som stadsutvecklingsområde vilket medförde att Gatunämnden och fastighetsnämnden 2002 beslutade att säga upp SL:s tomträttsavtal för Akka 4 till 2006 och tillsammans med SL utreda en utveckling av fastigheten.

Tvärbanans framgång resulterade i att utbyggnaden till Solna beslutades av KF 2009-06-15 och SLL/SL 2009-04-21 och påbörjades samma år. Beslutet innebar att även depåfunktionen omlokalisades från Akka 4 till Ulvsunda industriområde och därmed förändrades även utredningsförutsättningarna för

exploateringskontoret jämfört med beslutet 2002. ByggVesta och JM har medverkat i de tidigare utredningarna för att utveckla Akka och fick 2008 en tidig markreservation på sammanlagt 60 procent (20/40) av framtida bostadsbyggrätter inom fastigheten Akka 4.

Exploateringsnämnden gav 2011-09-29 kontoret i uppdrag att utreda förutsättningarna för exploatering inom och invid Akka (utredningsbeslut). Exploateringskontorets bedömning var i detta skede att Akka 4 skulle kunna inrymma 500-1500 lägenheter till en kostnad från 1 till 3 mdkr. Beslutet innehöll även en begäran om detaljplaneändring till stadsbyggnadsnämnden.

Inom det föreslagna programområdet finns det ett antal privata fastighetsägare med fastigheter i bl.a. centrala Alvik och vid Alviksstrand som vid ett flertal tillfällen visat önskemål att utveckla sina fastigheter. För närvarande pågår också flera bostadsprojekt inom området. Bland annat bygger NCC på delar av Salkhallens parkeringsdäck, PEAB bygger lägre ner längsmed Gustavslundsvägen. Staden och markanvisade byggherrar planerar också bebyggelse vid Tranebergsvägen, Stora Mossens Backe och vid Vidängsvägen.

SLL/SL:s planer

Arbetet med att förlänga tvärbanan mellan Alvik och Solna pågår i skrivande stund. Öppnandet innebär som redovisats ovan att stora delar av depåverksamheten i Alvik flyttar till Ulvsunda. Detta ger möjligheter för staden och SLL/SL att utreda en uträkning av tunnelbanan mellan stationerna Alvik och Stora Mossen. Utredningen kan visa på möjligheterna att påverka SLL/SL:s planerade upprustning av Hässelbyggen, från att investera i renoveringar av befintliga broar till att delfinansiera en ny sträckning. Den nya sträckningen skulle kunna innebära både ytterligare bostadsbyggrätter för staden och lägre driftskostnader för SLL/SL:s samt minskad restid för lokaltrafikresenärerna.

Denna utveckling innebär alltså att det finns ett planeringsfönster som staden och SLL/SL bör ta tillvara på. I den händelse utredningen inte görs kan det hända att möjligheterna helt går förlorade alternativt skjuts mellan 50 och 100 år framåt i tiden.

SLL/SL utreder även förutsättningarna för en utvidgning av tvärbanan till Kista. Om dessa planer förverkligas kommer Alvik, särskilt korsningen mellan Gustavslundsvägen och tvärbanan, att påverkas ytterligare. Möjligheterna att förebygga och underlätta den konflikt som redan idag identifierats finns inom det föreslagna programarbetet.

Utredningsutgifter

Exploateringskontoret uppskattar kostnaderna av de ytterligare utredningarna till ca. 12 Mnkr. Dessa kostnader belastar exploateringskontorets budget. Tidigare utredningsbeslut på 5 Mnkr ger en total utredningsbudget av 17 Mnkr.

Interna lönekostnader ca. 3 Mnkr. Fördelningen uppskattas till ca. 0,75 Mnkr för stadsbyggnadskontoret, 2 Mnkr för exploateringskontoret och 0,25 Mnkr på trafikkontoret och Bromma stadsdelsförvaltning. Samtliga interna kostnader inryms inom respektive förvaltnings investeringsbudget, alternativt genom ordinarie planavgifter. Eventuell ersättning till Trafikverket och andra parter för deras medverkan i utredningsarbetet är inkluderad i utredningskostnaderna.

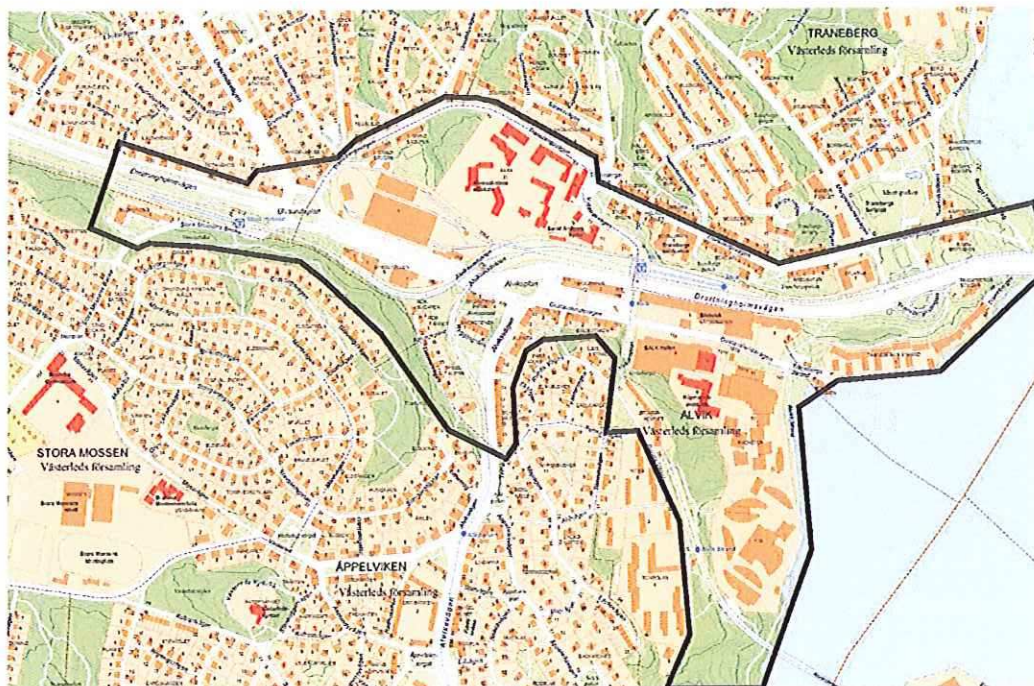
Syfte

Syftet med exploaterings- och stadsbyggnadskontorens utrednings- och programarbeten är att undersöka möjligheter och identifiera mål för den fortsatta utvecklingen och planering i Alvik med influensområde. Samtidigt kan övergripande frågor såsom infrastruktur, möjliga byggbara lägen, bebyggelsestruktur, nya möjliga kopplingar inom och utanför området utredas.

Detta innebär, jämfört med tidigare utredningsbeslut i exploateringsnämnden, att utredningsområdet föreslås utvidgas från att gälla enbart fastigheten Akka 4 till att nu omfatta hela Alvik och delar av de angränsande stadsdelarna Äppelviken, Stora Mossen, Traneberg och Ulvsunda villastad. Utvidgningen ger i denna del förutsättningar för att uppnå en bättre lönsamhet och en budget i balans.

Avgränsning

Programområdets preliminära geografiska avgränsning framgår av bilden nedan. Slutgiltig avgränsning ska avgöras under programarbetet utifrån de slutsatser som dras i den områdesanalys och utredningar som ska genomföras.



Preliminärt programområde

Strategiska ställningstaganden

Vision 2030

Stockholms kommunfullmäktige har fattat beslut om en samlad långsiktig framtidsbild för Stockholm: Vision 2030 – Ett Stockholm i världsklass. Centralt i visionen är en stad med stark tillväxt och god välfärd för alla. Tre teman lyfts särskilt fram:

- *Stockholm ska vara en mångsidig stad som är rik på upplevelser.*
- *Stockholm ska vara en innovativ och växande stad.*
- *Stockholm ska vara en stad för medborgarna.*

Visionen utgår från att staden ska växa, så att Stockholm år 2024 har ca 1 000 000 invånare och en mångfald av attraktiva stadsmiljöer.

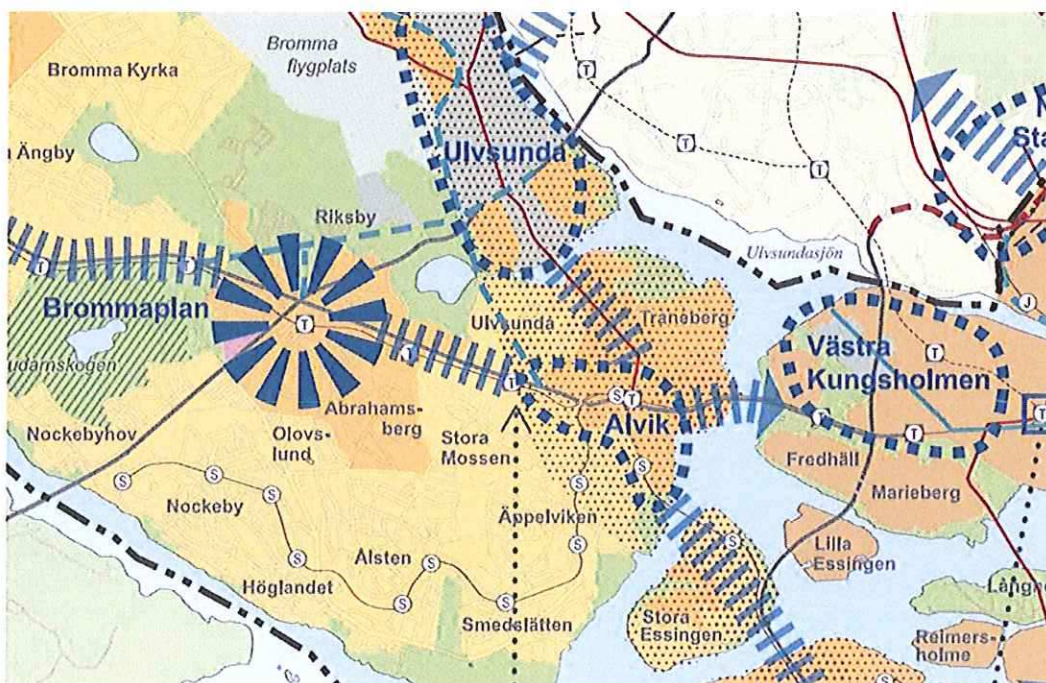
Promenadstaden – översiktsplan för Stockholm

I översiktsplanen introduceras visionen om promenadstaden, med kvaliteter som den nära, trygga och miljövänliga staden ger. Innerstaden flyttar utanför tullarna och fler stadsmiljöer skapas som bygger vidare på innerstaden. I Promenadstaden betonas att trafiken i framtiden i stor utsträckning kommer att byggas på kollektivtrafik och förflyttning med gång och cykel. I översiktsplanen redovisas

fyra stadsutvecklingsstrategier för hållbar tillväxt. Tre av dess har anknytningar till Alvik:

- *Stärk stadsutvecklingsområden genom att skapa tätare, sammanhållen, mer mångsidig och levande stadsmiljö med förutsättning för ett bredare utbud.*
- *Koppla samman stadens delar.* Utveckla samspel mellan trafikplanering och bebyggelseplanering för ett effektivt genomförande av angelägen infrastruktur. Koppla samman stadsdelar med trygga och attraktiva parkstråk.
- *Främja en levande stadsmiljö.* Skapa ett rikt utbud av levande, trygga offentliga miljöer.

Dessutom anges Alvik som ett stadsutvecklingsområde och del av den centrala stadens utvidgning. Alvik med sitt strategiska läge med tillgång till mycket god kollektivtrafik och en koncentration av kontor och service är på många sätt en urban länk västerut. Pågående planering med en komplettering av bostäder och centrumfunktioner samt planering av Tvärbanans Kista gren och utvecklingen vid Västra Kungsholmen ökar Alviks attraktivitet och utvecklingspotential. Enligt översiktsplanen finns det en potential till en positiv utveckling beroende på vad som ske kring SL:s depå vid Akka 4 och vilka infrastrukturåtgärder vidtas i området.



Utdrag ur översiktsplanen – för Alvik är kopplingar viktigt mot bl.a Brommaplan, Kungsholmen, Ulvsunda. Lokalt är kopplingar även viktigt mellan Alvik och t.ex. Traneberg/Ulvsunda samt vidare mot Appelviken och Stora Mossen.

Framkomlighetsstrategin för Stockholm 2030

Framkomlighetsstrategin redogör för hur prioriteringar ska göras för stadens vägar och gator, för att bidra till ett effektivt, tryggt, snyggt, miljövänligt och hälsosamt Stockholm, i linje med Vision 2030 och översiktsplanen. Strategins fyra huvudinriktningar är:

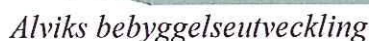
- *Fler människor och mer gods ska kunna förflyttas* genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel; d.v.s. kollektivtrafik, cykel och gång, samt godsfordon med hög beläggning.
- *Framkomligheten i väg- och gatunätet ska förbättras* genom att öka reshastigheten för de kapacitetsstarka färdmedlen och öka restidspålitligheten för alla trafikanter.
- *Vägarnas och gatornas roll som attraktiva platser ska förstärkas* genom att förbättra gångvänligheten i promenadstaden.
- *De negativa effekterna av väg- och gatutrafiken ska minimeras* genom att styra bilanvändning till de resor där bilen gör mest samhällsnytta.

Befintliga förhållanden

Befintlig bebyggelse

Alviks bebyggelseutveckling sträcker sig långt tillbaka i tiden och representerar en god provkarta över den blandning som i mycket är Stockholmsstypisk. Här återfinns enstaka historiska byggnader så som Alviks gård, Tranebergsstugan och Tranebergsgård där färjekarlen vid Ulvsunda färjestad bodde innan den första Tranebergsbron uppfördes 1787.

1825 påbörjades industrietableringen i Alviksstrand. Dagens huvudsakliga uttryck tillkom dock under 1970 och 80-talet. Under 1920-talet uppfördes till exempel Alviks skolas karakteristiska huvudbyggnad med klocktornet som syns vida omkring och förstadsbebyggelsen i Alviks centrum. Även stora delar av trädgårdsstaden tillkom under detta årtionde. Stockholms smalaste smalhus, endast 6,3 meter brett återfinns också i Alvik och uppfördes i likhet med Traneberg under 1930 och 40-talet.



Alvik har en splittrad karaktär som starkt skiljer sig från omgivande trädgårds- och smalhusområden som präglas av en stark identitet, ett tydligt stadsmönster och avläsbara årsringar.

Alvik är en stadsdel starkt präglad av infrastruktur. Drottningholmsvägen, tunnelbanan, tvärbanan och nockebybanan återfinns alla inom området. Dessa kommunikationsbärare är både till gagn och nackdel för Alvik. Fördelarna är delvis uppenbara i det att Alvik har korta avstånd till flera andra platser i staden.



Trafikområden uppta ca 20 % av markytan inom området

Drottningholmsvägen utgör dock även till vissa delar en mycket effektiv kommunikationsbarriär, inom det föreslagna utredningsområdet finns två primära korsningspunkter, dels under vägen längsmed Vidängsvägen som ansluter till Alviks torg och dels i plan vid gc-övergången i anslutning till Ulvsundaplan. Mellan dessa passagemöjligheter skiljer ca 700 meter. Vidare finns tre mer sekundära korsningsmöjligheter. I plan mellan Statoil och Akka depån, denna övergång leder dock inte vidare med mindre än att man söker sig bort till Ulvsundaplan. Genom gc-vägen mellan Gustavslundsvägen och Tranebergsslingan och längsmed Tranebergsstrand under Tranebergsbron.

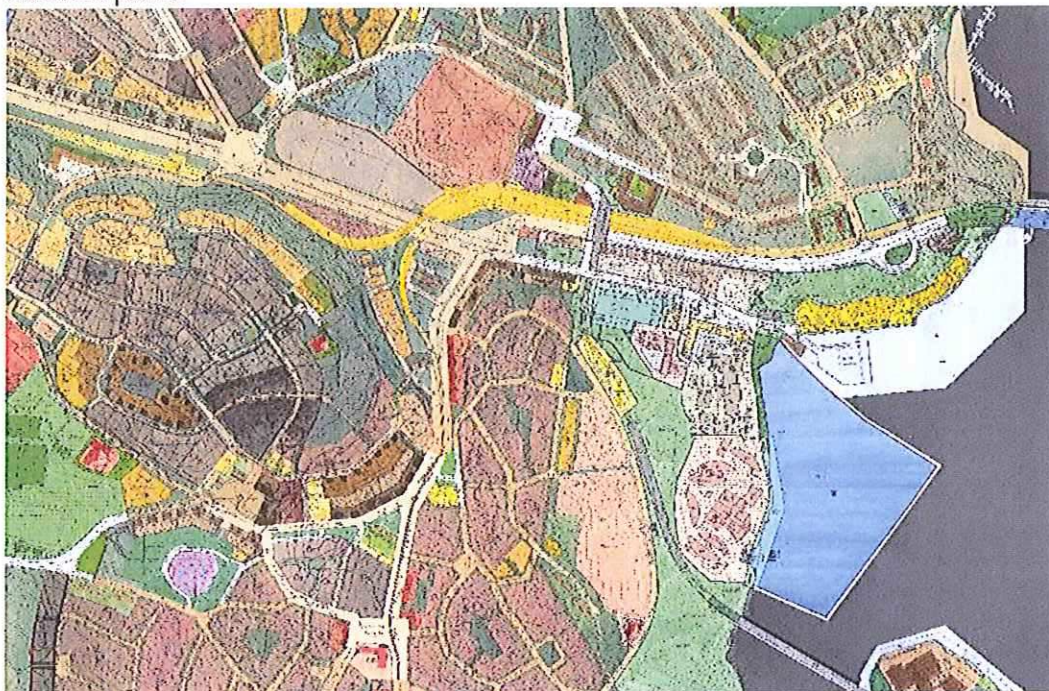
Även för lokalabiltransporter utgör dagens gatuutformning något av en barriär då kommunikationen från Alviks torg upp på Alviksvägen går via det regionala trafiknätet på Drottningholmsvägen via fyra signalreglerade korsningar.

Natur och grönytor

Alvik är som helhet en grön stadsdel där trädgårdar, bostadsnära natur och naturmark samverkar till en helhet och bidrar till en hög andel gröna inslag. En stor del av grönyterna består också av områden med kuperad naturmark. Inom föreslaget programområde finns det få grönytor och de som finns utgörs huvudsakligen av kuperad naturmark. Sambanden mellan, och tillgång till

grönyterna är idag bristfälliga främst på grund av infrastrukturens- och den branta terrängens barriäreffekter. Strandpromenaden utmed Mälaren är viktigt för Alvik ur både rekreations- och naturhänseende.

Gällande planer



Utdrag ur planmosaiken

Stadsutvecklingsanalys

En stadsutvecklingsanalys har inför programarbete utförts för området.

Analysen visar att området har ett strategiskt läge i regionen och i stadsdelen, med en betydelsefull resandeknutpunkt med ca 33 000 påstigande resenärer vardagsdygn och ett stort antal som passerar genom Alviks Torg, centrum, som är nära kopplad till resandeknutpunkten och har utöver en god kollektivtrafiktillgänglighet närhet till de övergripande cykelstråken.

Centrala Alviks delas av infrastrukturstråkens barriärer och är starkt separerad från norra och södra Alvik av den brant sluttande terrängen. Idag utgörs ca 20 % av centrala Alvik av ytor för infrastrukturanläggningar. Detta bidrar till bristfälliga stadssamband mellan stadsdelens olika delar och även bristfälliga gröna länkar. I Alvik finns tydliga historiska kopplingar som ger området en stark identitet och attraktivitet. I centrala Alvik finns tillgänglighet till Mälarens vatten

och en strandpromenad som knyter samman området med övriga vattennära stadsmiljöer och rekreationsområden. Sambanden mellan Alvik till omgivande områden och stadsdelar bör tydliggöras och kvaliteterna i dessa områden tas tillvara.

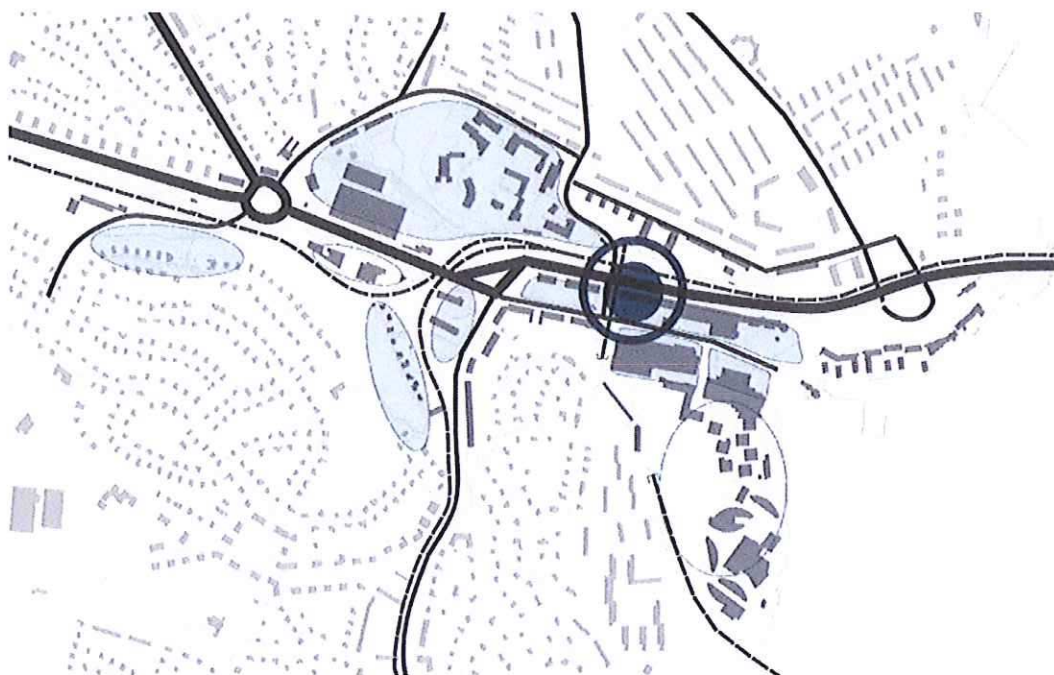
Barriärerna gör att stadsbilden är osammanhängande och svårorienterat. Det finns dock betydelsefulla målpunkter i analysområdet, bl.a. Alvik Strand, SALK-hallen, Medborgarhuset och tunnelbanan som bidra till ett relativt kontinuerligt flöde av människor trots att stråk och publika mötesplatser generellt har en bristfällig utformning som inte inbjuder till stadsliv. Vid en utveckling bör Alviks Torg vitaliseras som centrum och stadsbilden göras mer sammanhängande och upplevelserik med attraktiva, genomtänkt utformade rörelsestråk och publika mötesplatser.

Analysen beskriver att om målet om en tät, sammanhängande och funktionsblandad stad med goda stadssamband är hantering av infrastrukturen avgörande och den huvudfråga som i störst utsträckning påverkar möjligheten att uppnå promenadstadens mål för Alvik som stadsutvecklingsområde. Utvecklingsmöjligheterna skiljer sig avsevärt åt beroende på om infrastrukturen ligger kvar som idag eller kan förändras.

Beroende på vilka åtgärder som vidtas i infrastrukturanläggningar möjliggörs för bl.a. att barriärerna brytas som möjliggöra för kopplingarna mellan norra och södra Alvik förbättras. Tillgängligheten till byggbara markområden utökas, såsom Akka 4, Alviks Strand och mark vid Stora Mossen. Centrala Alvik kan få en tydlig, orienterbar stadsbild. Intentionerna i översiktsplanen bedöms vara möjliga att uppnå och utvecklingspotentialen stor. Utan infrastrukturåtgärder bedöms utvecklingspotentialen i Alvik vara begränsade där befintliga barriärer och dess negativa effekter kvarstå och möjligheter att ta bort dessa i framtiden kan byggas bort. Intentionerna i översiktsplanen bedöms vara svårt att uppnå.



Schematiska utvecklingsmöjligheter med infrastrukturåtgärder – förbättrade kopplingar och starkare stråk mellan Alvik till angränsande områden i öst-västlig- och nord-sydligriktning. Större sammanhängande utvecklingsbara områden frigörs, såsom Stora Mossen och Alviks Strand.



Begränsade utvecklingsmöjligheter utan infrastrukturåtgärder – infrastrukturens barriäreffekt med separerade områden och bristfälliga kopplingar kvarstår. Mindre utvecklingsbar mark som inte är sammanhängande.

Utgångspunkter för programmet/utredningsarbete

Program- och utredningsarbetet avser utreda följande:

- *Trafik (Bättre flöden till och genom området, bättre tillgänglighet för gående och cyklister, bättre tillgänglighet till kollektivtrafik, tydligare gaturum).*
- *Möjliga byggbara lägen och struktur.*
- *Stadslivskvalité, stadsliv, karaktär och identitet.*
- *Orienterbarhet, rörelse- och förbindelsestråk (kopplingar och stråk till angränsande områden).*
- *Grönstruktur.*
- *Topografi, tillgänglighet och angöring.*
- *Stadsbild och front mot vattnet.*

Kontorens synpunkter

Förvaltningarna ser i Alvik en möjlighet att förverkliga de visioner och målbilder som återfinns i dokumenten Vision 2030 och Promenadstaden – översiktsplan för Stockholm. En icke oväsentlig del av genomförandemöjligheterna bygger på de samordningsvinster som en omstrukturering av tunnelbanans sträckning möjliggör under tiden innan ett renoverings-/ombyggnadsbeslut fattas av SLL/SL. I Promenadstaden är Alvik angivet som stadsutvecklingsområde där en positiv utveckling anses möjlig beroende på vilka åtgärder vidtas i området.

Kontoren anser att det finns goda möjligheter att uppnå mål i promenadstaden såsom att koppla samma stadens delar, främja en levande stadsmiljö och att Stockholm ska vara en stad för medborgarna.

Området har närhet till kommunikationer och naturvärden vilket gör området attraktiv för utvecklingen av bostäder och lokalservice. Alvik har bristfälliga kopplingar mellan stadsdelarna idag, men det finns god potential att utveckla området beroende på vilka åtgärder som kan genomföras.

En eventuell uträtning av tunnelbanans sträckning mellan stationerna Alvik och Stora Mossen skulle ge möjligheten att utveckla och förbättra kopplingar i en öst-västlig riktning vilket skulle medföra förbättrad kontakt med Mälaren och de rekreativa promenader som Staden erbjuder medborgarna längs med stränderna.

Alvik bedöms ha en potentiell möjlighet till ca 1500 - 3000 nya lägenheter, mycket beroende på vilka strategiska val som görs kring frågor som infrastruktur



och hantering av terrängförhållanden. En utveckling på privatmark kräver en öppen dialog och samarbete med fastighetsägare och verksamhetsutövare.

Tidsplan

Utrednings- och programskede beräknas fortgå under ca 1,5 år med avslut under årsskifte 2014/2015. Exploateringskontoret planerar att gå upp till exploateringsnämnden med ett inriktningsbeslut under 2015

Projektdirektivet (Bilaga I)

Projektdirektivet har upprättas i samråd med stadsledningskontoret.

Projektdirektivet ska utgöra underlag inför utredningsbeslutet i exploateringsnämnden. Projektet kommer att följa stadens gemensamma projektstyrningsmetod för stora bygg- och anläggningsprojekt.

Kontorens förslag

Kontoren föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att programarbete påbörjas, att exploateringsnämnden godkänner genomförande av program och att fortsätta utreda förutsättningarna för stadsutvecklingen i enlighet med föreliggande tjänsteutlåtande till en kostnad av ca 12 mnkr.

Slut