



Trafikutredning

Underlag till program för Alvik Östra



Stockholms
stad

December 2018

Beställare:**Exploateringskontoret, Stockholms stad**

Lilian Rosell

Trafikkontoret, Stockholms stad

Theodor Bratt

Stadsbyggnadskontoret, Stockholms stad

Christine Markvi

Uppdragsorganisation:**Sweco Society**

Oskar Malmberg (uppdragsledning)

Dejan Pijetlovic (utredare)

Amat Jobe (utredare)

Sverker Hanson (expertstöd)



Innehåll

Sammanfattning	4
-----------------------	----------

Bakgrund och syfte	5
---------------------------	----------

Planeringsförutsättningar och tidigare utredningar	6
---	----------

Riktlinjer och styrande dokument 6

Nuläge	8
---------------	----------

Gångtrafik	8
Cykeltrafik	8
Kollektivtrafik	10
Biltrafik	12

Programförslaget	14
-------------------------	-----------

Områdets gatutyper	16
Gångtrafik	25
Cykeltrafik	27
Parkering och varuleveranser	29
Biltrafik	31
Trafikalstring med nytt förslag	33
Kollektivtrafik	35

Slutsats	37
-----------------	-----------

SAMMANFATTNING

Det planeras för cirka 1800 nya bostäder, handel, service och kontor, en skola med tillhörande idrottshall och förskolor samt en 7-spelsplan i östra Alvik.

Programområdet ligger centralt med närhet till service, butiker och kollektivtrafik. För att hantera den ökade trafikmängden som exploateringen medför planeras det för en förlängning av Gustavslundsvägen i riktning österut. Förlängningen kopplar till Tranebergsvägen norr om Drottningholmsvägen, vilket stärker den lokala kopplingen mellan stadsdelarna Alviks Strand, Tranebergs Strand och Traneberg.

Trafikplaneringen har människan i fokus och det tar sig uttryck i ett förslag på ett utvecklat gång- och cykelnät. Yta för gång och cykel prioriteras över parkeringsplatser för bil och innebär även att vissa gators körbaor smalnas av för att skapa yta för gång- och cykel.

BAKGRUND OCH SYFTE

Stockholms stad planerar för 140 000 nya bostäder fram till 2030. För att klara den utmaningen behövs en tätare stad, där olika stadsdelar kopplas samman på ett naturligt sätt och gränserna mellan innerstad och ytterstad minskar.

Området är enligt Stockholms stads översiktsplan identifierat som en strategisk plats att utveckla för att åstadkomma en sammanhängande stad. I stadens styrdokument beskrivs strategierna för hur Stockholm ska växa samtidigt som befintliga kvaliteter värnas och utvecklas.

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR OCH TIDIGARE UTREDNINGAR

Riktlinjer och styrande dokument

Stockholm växer

2015 fattade Stockholms kommunfullmäktige beslut om en samlad och långsiktig framtidsbild för Stockholm i form av Vision 2040 – ett Stockholm för alla. Visionen lyfter fram tre teman för Stockholms utveckling; att staden ska vara mångsidig och rik på upplevelser, innovativ och växande samt en stad för medborgarna.

Översiktsplan Stockholms stad

I Stockholms stads översiktsplan, Översiktsplan för Stockholms stad, lyfts Alviks potential och platsen pekas ut som ett utvecklingsområde i strategiskt läge nära innerstaden. Platsen har utvecklingspotential för tät bebyggelse i en sammanhållen och mångsidig stadsmiljö med verksamheter, bostäder, skola och service. I översiktsplanen beskrivs även en vision om att Alviks Torg tillsammans med Gustavslundsvägen ska utvecklas till regionalt betydelsefull nod med stråk för handel, service och kultur. På sikt kan Drottningholmsvägen utvecklas till ett urbant stråk. Denna utveckling ska bidra till att Alvik kopplas samman med omgivande stadsdelar. För de delar av Traneberg som ansluter till Alvik ser staden en möjlig omvandling av gator till stadsgator kantade av ny blandad bebyggelse.

Grönare Stockholm

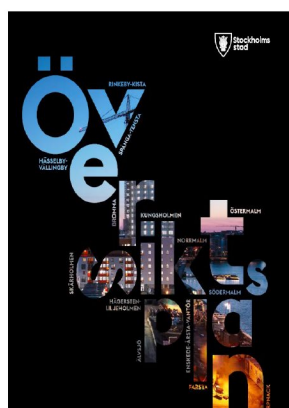
Grönare Stockholm är ett styrdokument som tar utgångspunkt i stadens övergripande mål och syftar till att skapa generella riktlinjer för ett grönare Stockholm. Riktlinjer som presenteras i dokumentet är bland annat:

- *Stockholmarna ska ha god tillgång till parker och natur med höga rekreation- och naturvärden.*
- *Trygga en livskraftig grönstruktur med rik biologisk mångfald.*
- *Ett effektivt resursutnyttjande och samspel mellan förvaltning och utveckling.*

Framkomlighetsstrategin

För att Stockholms trafiksystem ska fungera effektivt anger stadens framkomlighetsstrategi att bilresorna måste minska successivt fram till 2030. Fler behöver välja att gå, cykla och åka kollektivt eftersom det är hållbart och har en högre kapacitet. För att nå dit behöver kollektivtrafikresenärer, cyklister och gående prioriteras och gatumiljön utformas så att dessa trafikanter ges effektiva, smidiga och tidsmässigt attraktiva resmöjligheter. Att bygga staden tät och blandad genererar kortare resor som med fördel kan ske hållbart. En tät stad möjliggör också levande gatumiljöer som stimulerar till att gå och cykla samt till sociala möten.

Framkomlighetsstrategin konkretiseras i ett antal planer och riktlinjer, exempelvis Cykelplan, Gångplan, Offentliga rum och Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering. I Stockholms stads Cykelplan understryks vikten av en sammanhängande och framkomlig cykelinfrastruktur och syftar till att göra det enklare och säkrare att cykla i staden. Gångplanen beskriver hur Stockholms stad ska arbeta och planera för att bli en mer gångvänlig stad. Den tar utgångspunkt i att alla invånare och besökare ska kunna vilja, veta och våga gå. Offentliga



Övergripande riktlinjer och styrande dokument.

rum innehåller planeringsprinciper för utvecklingen av stadens allmänna platser. I "Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering" beskrivs bland annat Gröna parkeringstal, vilket innebär att positiva mobilitetstjänster (attraktiva cykelrum, bilpool m.m.) stimuleras genom att staden ger ett byggföretag reducerat parkeringstal i utbyte mot att byggföretaget tillhandahåller dessa.

Dessa planer och riktlinjer har en funktion som planeringsunderlag till planförslaget.

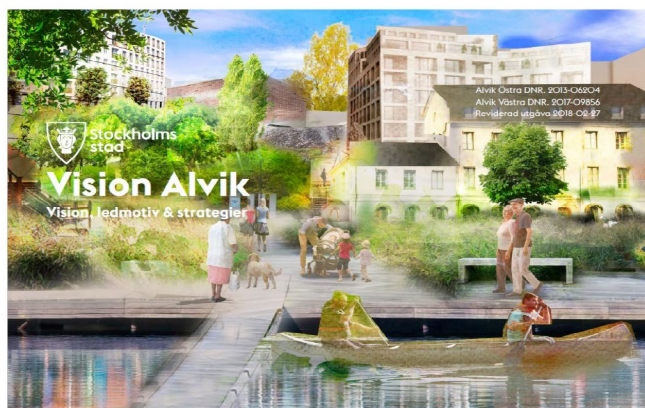
Vision Alvik

Vision Alvik ska vara vägledande i det fortsatta arbetet med utvecklingen av Alvik. För att visionen ska kunna förverkligas behöver frågor gällande trafik, möjliga byggbara lägen och bebyggelsestruktur studeras, samtidigt som visuella och fysiska barriärer ska överbryggas och kopplingar mellan stadsdelarna stärkas.

Nya attraktiva bostäder samt övriga samhällsfunktioner ska skapa en upplevelserik och levande stad. Genom blandade upplåtelseformer och en varierad offentlig miljö ska det skapas förutsättningar för ett tillgängligt stadsliv för människor i olika åldrar och förutsättningar. Utvecklingen ska ske med människan i fokus, vilket bland annat innebär en prioritering av gående och cyklister. Vid utformning av offentliga rum och ny bebyggelse ska de gröna värdena tas till vara på och utvecklas för att bidra till social hållbarhet och en klimatsmart stad.

Framtidens Alvik beskrivs med följande punkter:

- Alvik växer som en av de tätaste stadsdelarna kring stadskärnan
- Knutpunkterna Alviks Torg och Alviks Strand utvecklas till innovativa och levande platser, välintegrerade i stadsmiljön
- Centrala Alvik stärks och levandegörs
- Människans rörelser och mjuka trafikanter sätts i fokus
- Gröna kvaliteter utvecklas som en del av den urbana miljön
- Nya urbana kvaliteter samspelar med befintliga i en identitetstark, sammanhängande helhet



Övergripande riktlinjer och styrande dokument.

Alvik har ett fördelaktigt läge i staden och ligger mellan målpunkter som Fridhemsplan, Sundbybergs centrum och Liljeholmen. Programområdet är lokaliserat i östra Alvik och utgörs idag av blandad bebyggelse med kontor, hotell, verksamheter och bostäder. Inom området finns Tvärbanans hållplats Alviks Strand och strax utanför programområdet finns bytespunkt Alvik som erbjuder hög tillgänglighet till övriga Stockholm och Sundbyberg/Solna med Tunnelbanan, Nockebybanan och Tvärbanan. Programområdets närområde består främst av bostadsbebyggelse, skogspartier och Mälarens strandlinje.

Programområdet präglas starkt av Drottningholmsvägen som med sin motorvägskaraktär skapar en barriär mellan Alviks Strand och Traneberg. Drottningholmsvägen trafikeras av cirka 59 500 fordon per dygn och används som primärväg för transport av farligt gods.

Alvik ligger i en dalgång som gör det svårt att röra sig mellan de olika nivåerna. I utvecklingen av Alvik Östra ligger utmaningen i att skapa en stadsmiljö där den mänskliga skalan är i större fokus och att befintliga fysiska och visuella barriärer kan överbryggas.

Gångtrafik

Möjligheten för gående att röra sig i nord-sydlig riktning mellan stadsdelarna på respektive sida om Drottningholmsvägen är idag begränsad. Dagens kopplingar sker via Tranebergs Strand, genom trappförbindelser vid Tranebergsslingan eller via gångbanor längs den vältrafikerade Drottningholmsvägen.

Topografin medför att det finns flera gångvägar med trappor i den södra delen av programområdet. De högst belägna delarna innebär gatulutningar som överstiger 5 %. Gångkopplingen mellan Tvärbanans hållplats Alviks Strand och Gustavslundsvägen i Alviks Strand har låg standard och innehåller trappor.

Gångnätet sammanfaller till stor del med områdets bilvägnät, men det finns även natursköna separerade gångbanor längs Mälarens strandlinje.

Cykeltrafik

Cykelpendlingsstråket Hässelbystråket går genom programområdet längs Drottningholmsvägen. Hässelbystråket sträcker sig mellan Kungsholmen och Hässelby och har även en avgrening mot Ulvsunda. Via Tvärbanebron mellan Essingeöarna och Alvik går ett annat cykelpendlingsstråk som binder samman de södra kommundelarna med nordvästra Stockholm. Det södra pendlingsstråket ansluter till Hässelbystråket genom en blandtrafikssträcka på Runda Vägen.

Längs Gustavslundsvägen finns ett utpekat huvudstråk som ger programområdet god access till pendlingsstråken i riktning västerut. Däremot saknas gena kopplingar för cykelresor österut mot Kungsholmen och söderut mot Essingeöarna, vilket innebär att den genaste vägen för cyklister är via Alviksplan. Ifrån Gustavslundsvägen och Margretelundsvägen nås ett utvecklat nät av huvudstråk som kopplar samman Alviks Strand och Traneberg med angränsande stadsdelar.

Pendlingsstråken utgör en viktig funktion i ett systemperspektiv då de knyter ihop staden och kopplar grannkommunerna med Stockholm.

Huvudstråken används av cyklister till/från stadsdelen/området och mellan närliggande stadsdelar och dess knutpunkter. Stråken är även länkar till pendlingsstråken.

Lokalstråken används av cyklister som har målpunkter inom Alvik.



Huvudstråk och pendelstråk i programområdet.

Kollektivtrafik

Bytespunkt Alvik ligger inom gångavstånd från programområdet. Tunnelbanestationen trafikeras av den gröna linjen och har hög turtäthet (ca 2 min i högtrafik). Alvik är slutstation för Nockebybanan som sträcker sig mellan Alvik och Nockeby med en turtäthet på 6 minuter i maxtimmen. Tvärbanans linje sträcker sig mellan Sickla Udde och Solna, den trafikerar både hållplatserna Alviks Strand och Alvik. Tvärbanan har en turtäthet på 7,5 minuter i maxtimmen. Under slutet av 2017 började Kistagrenen byggas, vilket möjliggör en framtida turtäthet på 2,5 minuter. Kistagrenen kommer bland annat trafikera Bromma flygplats och Kista/Helenelund. Bytespunkt Alvik trafikeras även av busslinjerna 112 Alvik-Spånga station, 110 Alvik-Bromma Flygplats, 124 Alvik-Abrahamsberg och ringlinje 114 mot Minneberg i Traneberg.

Under sommartid (maj-september) trafikeras Alviks Strand av en privat båtlinje vars linje trafikerar Riddarholmen, Klara Mälarstrand, Lilla Essingen, Alviks Strand, Hornsberg och Solna Strand. Det finns också planer för kollektivtrafik på vattnet där en trolig framtida hållplats är vid Tranebergs Strand.



Kollektivtrafik i programområdet.

Biltrafik

Gatunätet i den södra delen av programområdet består idag av lokalgator som fungerar som återvändsgator. Området nås endast via Alviksplan, vilket betyder att all trafik in och ut ur området går via Gustavslundsvägen. Gustavslundsvägen väster om Vidängsvägen trafikeras idag av ca 11000 fordon per dygn (ÅDT). Öster om Vidängsvägen har gatan ett flöde på ca 8000 fordon per dygn (ÅDT).

Gustavslundsvägens sträckning söderut inom Alviks Strand är idag privat, vilket innebär att endast fordon med behörighet får köra in på området. Trafikmätningar har genomförts på gatans två privata tillfarter till programområdets södra del. Mätningarna visar ett dygnsflöde på ca 2000 fordon på den västra infarten och ca 1600 fordon på den östra.

Gatan Tranebergs Strand nås via Gustavslundsvägen som kopplar till Vidängsvägen i norr och Drottningholmsvägen samt Alviksvägen i väster. Tranebergs Strand trafikeras av ca 200 fordon per dygn och är utformad som återvändsgata från båda håll. Gång- och cykeltrafik kan dock passera genom området.

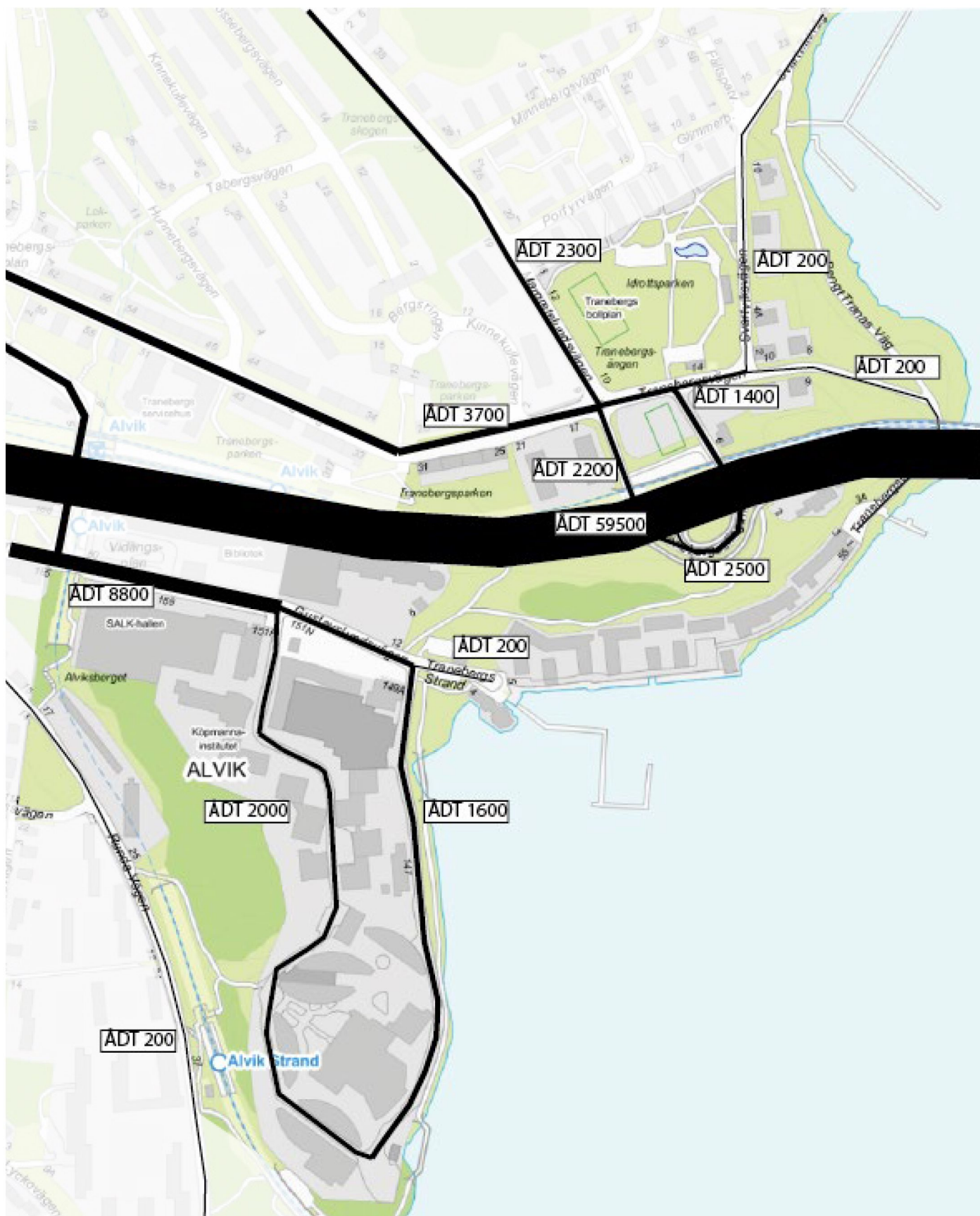
Den norra delen av programområdet nås via Drottningholmsvägen samt lokalvägnätet i Traneberg. Tranebergsvägen fungerar som in- och utfart till området. Gatan trafikeras av ca 3700 fordon per dygn.

Under rusningstrafiken finns idag kapacitetsproblem vid Alviks Torg samt Gustavslundsvägens på- och avfarter till Drottningholmsvägen. Tidvis uppstår omfattande köbildning med fördröjningar i alla köriktningar.

Tvärbanan korsar Gustavslundsvägen i plan och dess prioritet gentemot bil- och busstrafik orsakar tidvis köbildning. Utbyggnaden av Tvärbanans Kistagren som innebär en ökad turtäthet kan komma att innebära ytterligare kapacitetsproblem.

Gustavslundsvägen är känslig för störningar eftersom den utgör den enda in- och utfarten till Alviks Strand och Tranebergs Strand. Sammantaget innebär detta

att framkomligheten till och från den södra delen av programområdet tidvis är begränsad.



Motorfordonstrafik inom programområdet. Data är hämtat från Trafikkontorets Trafikflödeskarta 2016.

PROGRAMFÖRSLAGET

Programförslaget för Alvik Östra omfattar cirka 1800 nya bostäder, handel, service och kontor, förskolor, en 7-spelsplan samt en ny F-9 skola med en tillhörande idrottshall under intilliggande bostadskvarter. Befintliga kontorsfastigheter i Alviks Strand föreslås ge plats för nya bostäder, restauranger och små butikslokaler. Programförslaget innefattar även cirka 1300 nya lägenheter och 150 befintliga lägenheter i Alviks Strand.

Invid SALK-hallen längs med Gustavslundsvägen i den västra delen av programområdet planeras det för butiks- och kontorslokaler samt cirka 70 bostäder.

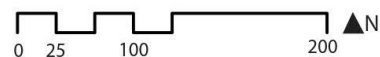
Vid Tranebergs Strand föreslås cirka 350 nya bostäder. I anslutning till den nya bebyggelsen föreslås en ny gata byggas som blir en förlängning av Gustavslundsvägen. En ny koppling mellan Alviks Strand och Traneberg skapas genom att gatan förbinds med Tranebergsvägen.

I Traneberg, norr om Drottningholmsvägen, föreslås cirka 120 nya bostäder.

Fem förskolor med totalt 29 avdelningar och en F-9 skola placeras med god tillgänglighet och med närhet till grönområden och kollektivtrafik. Den nya skolan ska rymma cirka 900 elever och cirka 150 anställda.



ALVIK ÖSTRA, PROGRAMOMRÅDE
SITUATIONSPLAN 1:3000 (A3)



Situationsplan för programområdet.

Områdets gatutyper

Gatorna i Alvik fungerar som viktiga strukturbildande stadsbyggnadselement. Val av hastighetsnivåer, utformning och gestaltning baseras på det stadsrum som gatan är en del av. Visionen för Alvik är att stadsrummen skall ges en tydlig identitet med höga vistelsevärden. Samtliga gator inom planområdet ska vara allmänna.

Förslaget innebär att så många gator och platser som möjligt utformas som frirum, integrerade frirum eller mjuktrafikrum. Gående och cyklisters framkomlighet, trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet prioriteras före övrig trafik.



Frirum

Gator och stadsrum för fotgängare och cyklister. I frirummet ska de oskyddade trafikanterna inte behöva oroa sig för motorfordonstrafik, som i princip inte bör förekomma. Utformningen utgår från gåendes och cyklisters perspektiv och hastighet, vilket innebär detaljrikedom och småskalighet med många möjligheter till möten mellan människor. Bilfria områden utgörs i Alvik av torg, parker, lekplatser och separata gång- och cykelvägar.



Integrerat frirum (gångfart)

Gator och stadsrum där fotgängare och cyklister är prioriterade. Motorfordon har möjlighet till begränsad framkomlighet men alltid med stor hänsyn till de oskyddade trafikanterna. Låg fart är en förutsättning. Ytorna har delad funktion. Integrerade frirum finns i

planområdet i anslutning till torg, parker och entréområden.



Mjuktrafikrum (≤ 30 km/h)

Gator och stadsrum som omfattar större delen av planområdet. Gatorna bör tillmötesgå människors anspråk att lätt röra sig i rummets längs- och tvärriktning. I rummet ska bilister och oskyddade trafikanter samspela. Motorfordonstrafikens ytor begränsas så långt det går med hänsyn till gatornas funktion. Högsta tillåtna hastighet är 30 km/h.



Integrerat trafikrum (≤ 50 km/h)

Oskyddade trafikanter kan färdas längs det integrerade transportrummet, men har inget anspråk på vistelse eller behov att korsa det. Korsningsbehovet uppkommer i anslutning till korsningar mellan de integrerade transportrummen eller andra stadsrum. Gaturummet har som regel en tydlig transportfunktion.

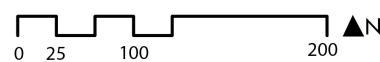


Transportrum

Rum för enbart motorfordonstrafik, där gång- och cykelpassager på ett bekvämt och tryggt sätt är separerade. Transportrummet har en renodlad trafikuppgift och utgör ofta en barriär i dess omgivning. I planområdet utgör Drottningholmsvägen det enda renodlade transportrummet.

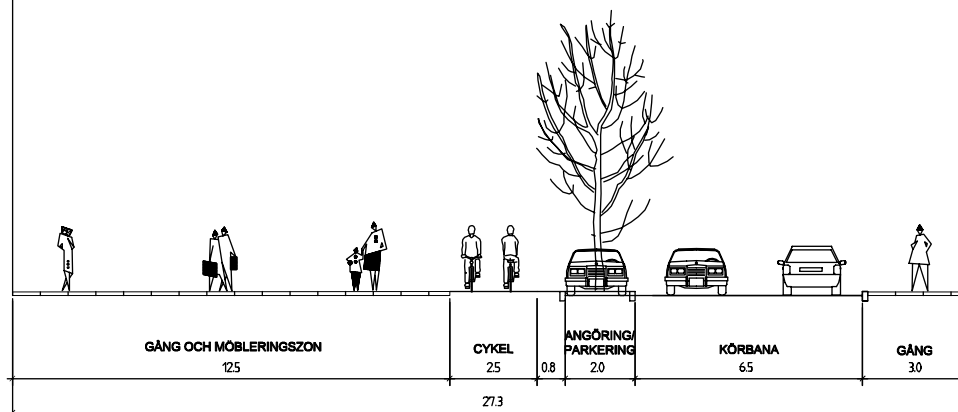


ALVIK ÖSTRA, PROGRAMOMRÅDE
SITUATIONSPLAN 1:3000 (A3)

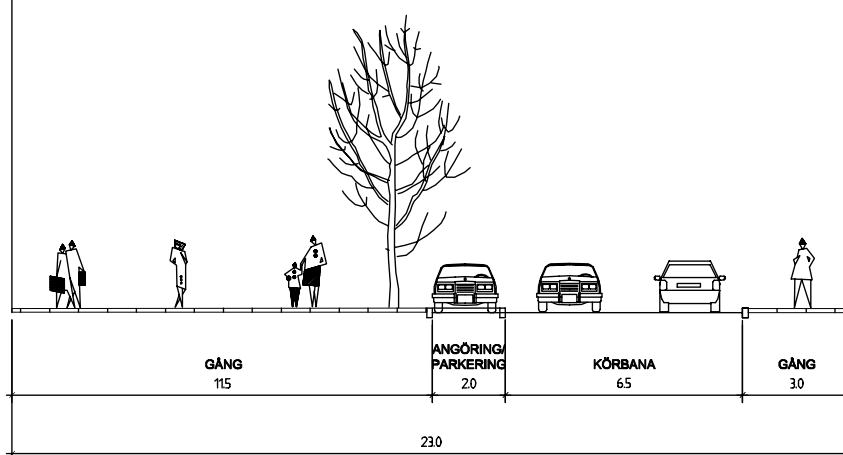


Gatutyper enligt programförslaget.

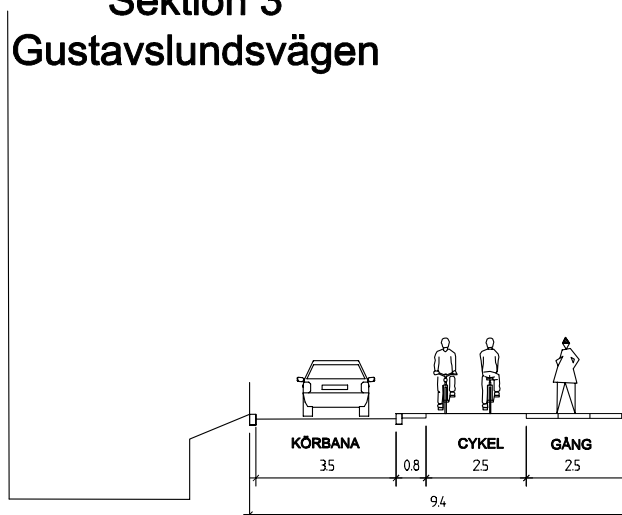
Sektion 1 Gustavslundsvägen



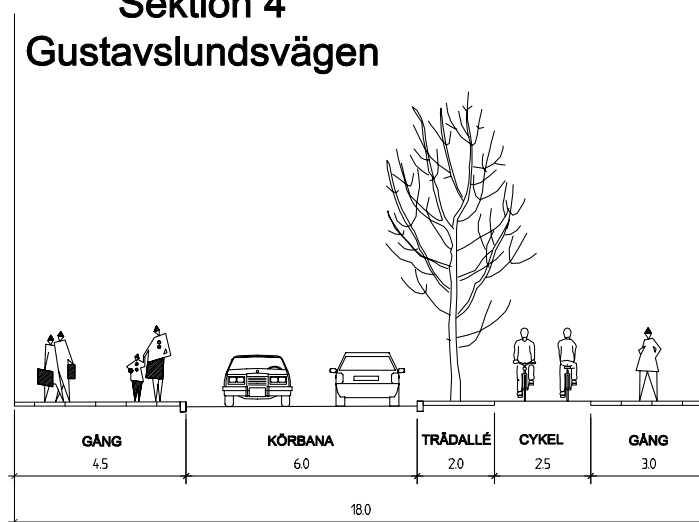
Sektion 2 Gustavslundsvägen



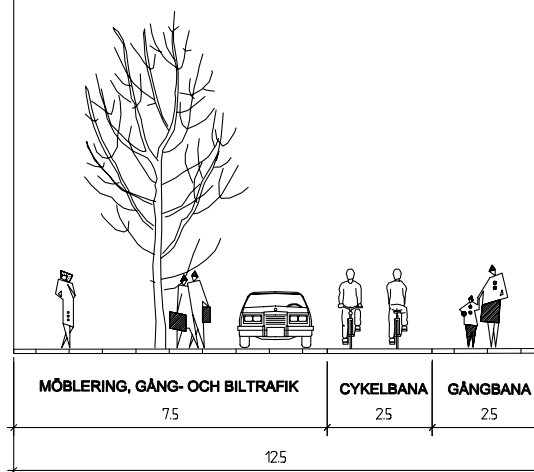
Sektion 3 Gustavslundsvägen



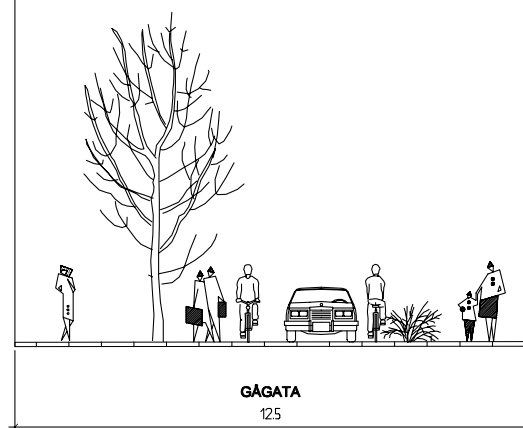
Sektion 4 Gustavslundsvägen



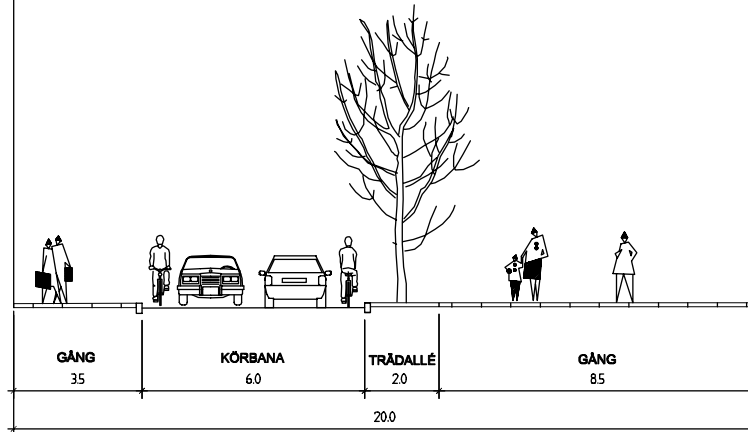
Sektion 5A Gustavslundsvägen



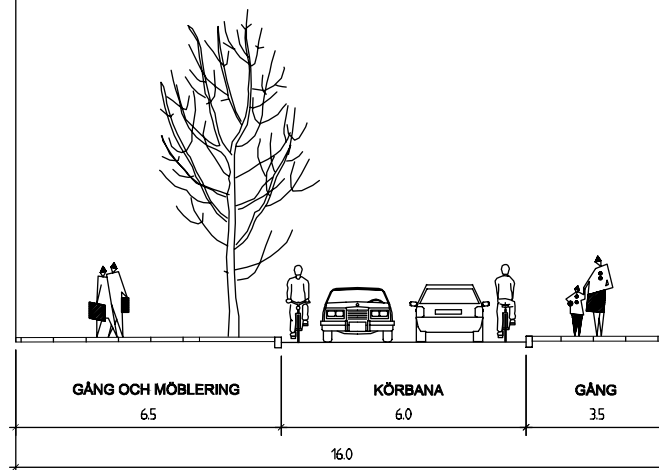
Sektion 5B Gustavslundsvägen



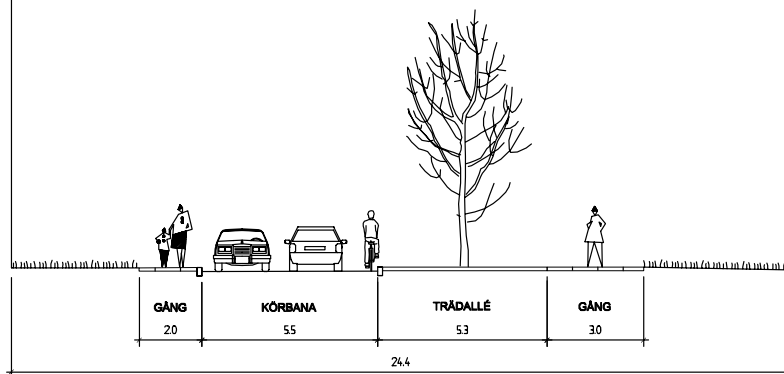
Sektion 6 Gustavslundsvägen



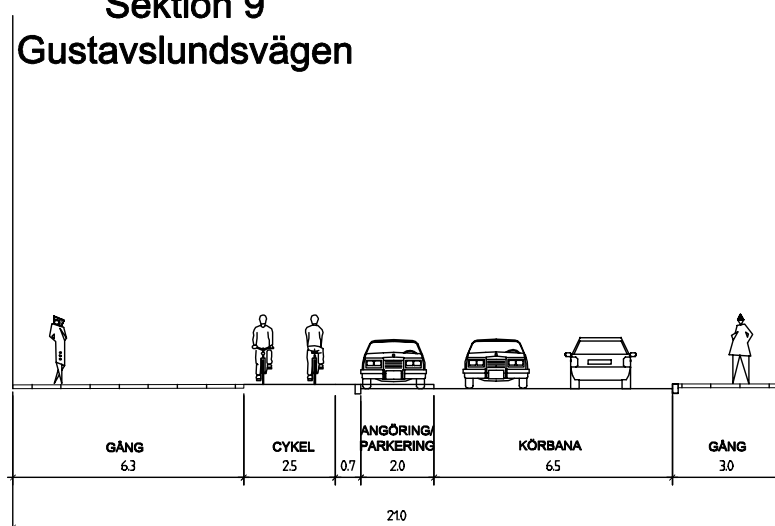
Sektion 7 Gustavslundsvägen



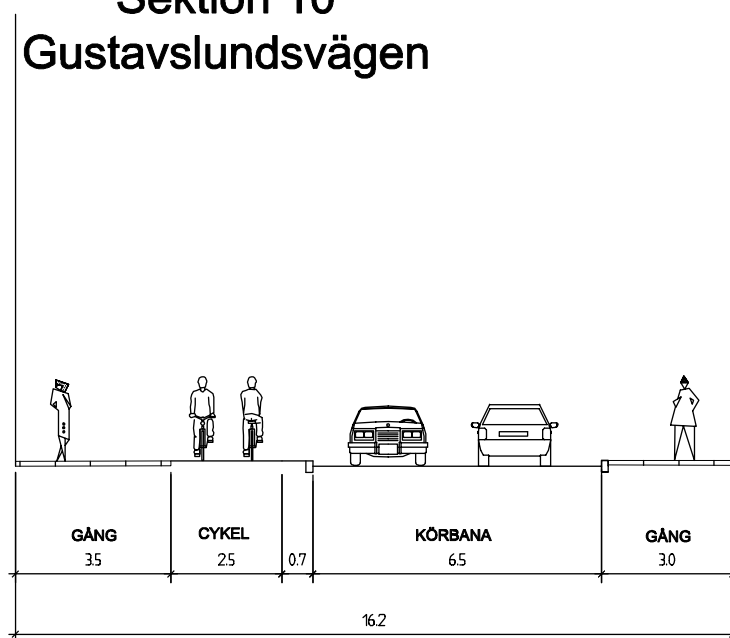
Sektion 8 Gustavslundsvägen



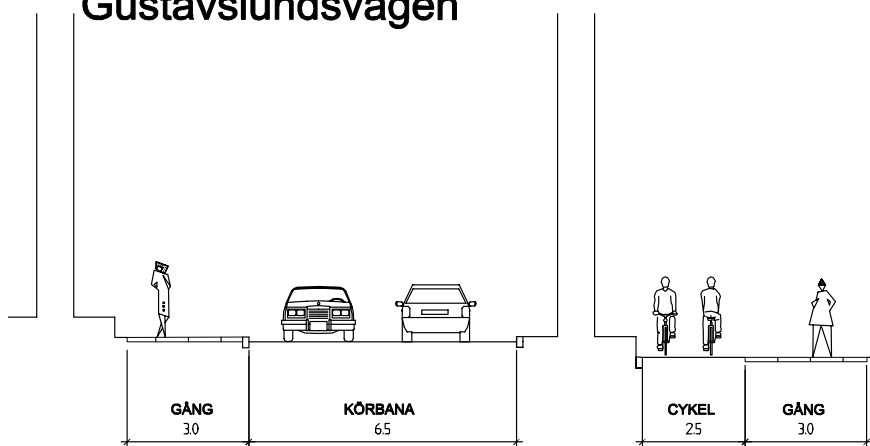
Sektion 9 Gustavslundsvägen



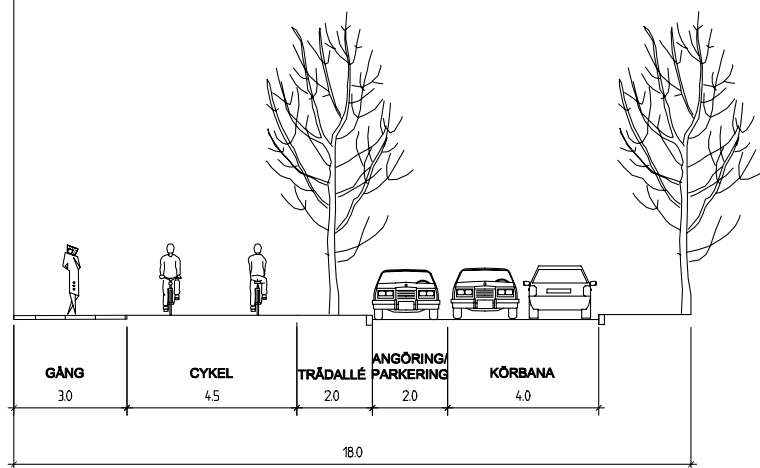
Sektion 10 Gustavslundsvägen



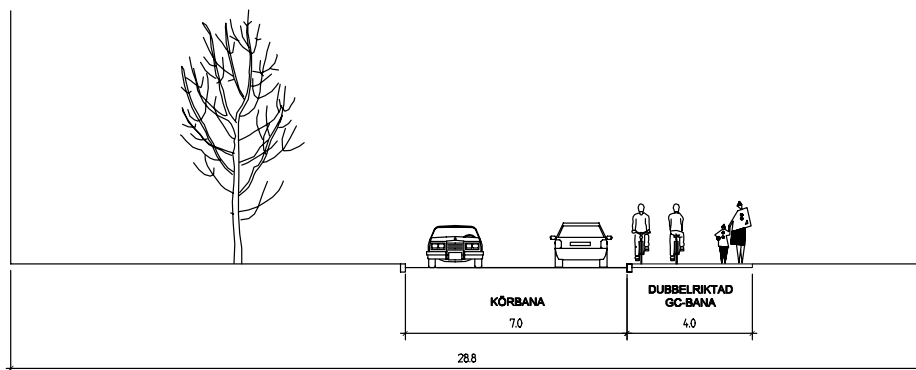
Sektion 11 Gustavslundsvägen



Sektion 12 Ny lokalgata



Sektion 13 Margretelundsvägen



Gångtrafik

Förslaget innebär ett finmaskigt gångvägnät som skapar nya genåkopplingar mellan stadsdelarna på ömse sidor om Drottningholmsvägen. Inom Alviks Strand och Tranebergs strand skapas god tillgänglighet genom nya gångbanor som knyter an till befintliga gångstråk längs Mälaren. Förlängningen av Gustavslundsvägen och omvandlingen av Tranebergsslingan innebär att två nya kopplingar för fotgängare skapas mellan programområdets södra och norra delar. Ytterligare en koppling kan skapas genom en gångbro över Drottningholmsvägen, mellan Alviks östra tunnelbaneuppgång och Alviks Strand/Tranebergs Strand. Denna koppling skulle sträcka sig längs privat mark, vilket staden inte råder över.

Vid Tvärbanans hållplats Alviks Strand och den nya skolan planeras det för ett torg. Norrut övergår torget till en gågata som ansluter till Gustavslundsvägen. Gångbanorna på lokalgatorna i Alviks Strand är breda och de öst-västliga kopplingarna för fotgängare utformas som frirum. Längs med Mälarens strand skapas gångvägar och i vattnet byggs trädäck som sträcker sig till Tranebergs Strand. Befintligt gångstråk längs kajen i Tranebergs Strand utvecklas med ett generöst trädäck.

De topografiska förutsättningarna innebär att kopplingar för fotgängare mellan Alviks Strands östra och västra till stor del sker via trappförbindelser. Vid Tranebergsbron i Tranebergs Strand och Alviksbron i Alviks Strand föreslås gång- och cykelhissar.



Gångbanor enligt programförslaget.

Cykeltrafik

Cykelnätet kopplas samman och görs tryggt och rymligt så att det inbjuder många att ta cykeln. Bredder och standard möjliggör att cyklister som tar sig fram med olika hastigheter och med olika förutsättningar kan känna sig trygga och säkra med god framkomlighet.

Hässelbystråket sträcker sig längs Drottningholmsvägen och går idag söder om Tranebergsslingan. Då Tranebergsslingan planeras att ersättas av en ny på- och avfart kan Hässelbystråket rätas ut, vilket skapar en naturskön och mer gen cykelväg. Den nya sträckningen planeras längs den föreslagna gatan Lokalgata 3 och innebär en genare koppling mellan Hässelbystråket och Traneberg.

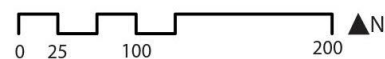
Längs den föreslagna förlängningen av Gustavslundsvägen planeras en 2,5 m bred cykelbana av klassificeringen huvudstråk. Huvudstråket är en förlängning av dagens huvudstråk som idag sträcker sig längs Gustavslundsvägen. Cykelbanan fortsätter längs hela Gustavslundsvägen och övergår till cykling i blandtrafik på Tranebergsvägen, i höjd med Svartviksvägen. Huvudstråket för cykeltrafik går längs Tranebergsvägen och fortsätter sedan norrut längs det befintliga huvudstråket på Margretelundsvägen.

En ny skola och idrottshall samt dagens svaga koppling för cykelresor mellan Gustavslundsvägen och pendlingsstråket som sträcker sig söderut mot Essingeöarna motiverar en cykelbana genom Alviks Strand. Föreslagen cykelbana är 2,5 m bred och sträcker sig söderut längs Gustavslundsvägen. Den kopplar till Runda Vägen strax sydväst om programområdet och vidare mot bron till Stora Essingen. Det skapar goda förutsättningar för cykelpendlare inom programområdet. Den nya cykelbanan kopplar även till förlängningen av Gustavslundsvägen vilket skapar en nordsydlig koppling genom programområdet och mellan stadsdelarna Traneberg, Tranebergs Strand och Alviks Strand. På resterande delar av lokalgatunätet sker cykling i blandtrafik, då hastighetsbegränsningen är 30 km/tim.

Föreslagna gång- och cykelhissar vid Tranebergsbron och Alviksbron skapar en god koppling till pendlingsstråken mot Kungsholmen och Essingeöarna.



ALVIK ÖSTRA, PROGRAMOMRÅDE
SITUATIONSPLAN 1:3000 (A3)



Cykelbanor enligt programförslaget.

Parkering och varuleveranser

Inom Alviks Strand gäller generellt parkeringsförbud. Som i resten av staden är dock korttidsangöring tillåten och parkering för rörelsehindrade tillåts i tre timmar. Angöring är oftast möjlig inom 10 meter från byggnaders entréer och alltid möjlig inom 25 meter. Särskilda markerade p-platser för personer med rörelsehinder och på- och avlastning kan införas på raksträckor.

Övrig parkering för besökande och boende i Alviks Strand föreslås ske i två separata garage under byggnaderna. Stockholms stads riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal anger att det ska finnas 0,44 parkeringsplatser per lägenhet i programområdet. Parkeringstalet baseras bland annat på lägenhetsstorlekar, närheten till kollektivtrafik samt planerade mobilitetslösningar för alternativa färd sätt.

Garagen i Alviks Strand behöver således rymma cirka 570 parkeringsplatser för boende och ytterligare 150 för områdets verksamheter och besöksparkering. Garagen är placerade på så sätt att de nås via hiss och trapphus i de flesta av bostadshusen. De fastigheter som saknar direkt tillgång till garagen når dem via grannfastigheten. Det innebär att tillgänglighetskrav för boendeparkering uppnås. Garagen är till dels befintliga, men byggs ut och anpassas efter den nya kvartersstrukturen. De underjordiska garagen i Alviks Strand erbjuder möjlighet för varuförsörjning till skola och idrottshall.

Vid den nya F-9 skolan i Alviks Strand kommer inte parkeringsplatser anläggas för att tillgodose anställda och besökare. Parkering kommer vara möjlig med parkeringsavgift på Runda Vägen, alternativt i ovannämnda garage.

Exploateringen invid SALK-hallen kräver 44 parkeringsplatser. Närheten till kollektivtrafik är för bostäderna mycket bra. Även tillgången till god service är god och innerstaden ligger inom cykelavstånd. Den nya bebyggelsen kommer främst bestå av små bostäder. Utifrån detta bedöms parkeringstalet (enligt stadens riktlinjer i Grönt parkeringstal) till 0,28 bilplatser per bostad. Detta

ger ett totalt behov av 21 platser för bostäderna. För tillkommande verksamheter behövs ytterligare 21-22 parkeringsplatser. Det totala behovet för denna exploatering är således 42 parkeringsplatser. Dessa tillgodoses genom att 44 nya parkeringsplatserna tillskapas genom en utbyggnad av SALK-hallens befintligt garage.

Då en del av dagens verksamheter i SALK-hallen kommer finnas kvar kvarstår behovet av varuleveranser. Dagens lastzon föreslås därför behållas.

De cirka 342 nya lägenheterna vid Tranebergs Strand kräver 150 parkeringsplatser. Dessa parkeringsplatser inryms i garage under de nya kvarteren. I Traneberg kommer 52 parkeringsplatser behövas för de 117 nya bostäderna. Dessa parkeringsplatser löses främst genom ytparkering på fastighetsmark.

Den nya skolan och idrottshallen saknar parkering, men skolans huvudentré ligger i anslutning till ett torg med god närhet till Tvärbanans hållplats Alviks Strand. Hämtning och lämning sker via Gustavslundsvägen samt Runda vägen. Gågata och trappor leder vidare till skolans och idrottshallens entréer. På torget finns det vändmöjlighet med 9 meters svängradie.

Enligt Stockholms stads riktlinjer i Cykelparkeringstal vid nyproduktion ska antalet cykelparkeringar vid nybyggnation vara minst 2,5-4 per 100 kvm BTA bostadsyta (samt 1,5 platser/lägenhet < 35 kvm BTA). Det resulterar i att minst cirka 3300 cykelparkeringsplatser behövs i Alviks Strand.

Exploateringen invid SALK-hallen motsvarar 164 cykelparkeringsplatser för bostäderna. Cykelparkeringsplatser ska generellt ha en mer fördelaktig placering än bilparkeringsplatserna. Förslaget innebär att platser kommer finnas intill SALK-hallens huvudentré intill lastzonen och bostädernas huvudentré. Huvuddelen av cykelparkeringsplatserna kommer finnas i kvarterets källarplan där åtkomst sker utmed Gustavslundsvägen.

Ytterligare ca 350 platser behövs i Traneberg och 1026 cykelparkeringsplatser i Tranebergs Strand. De

stora höjdskillnaderna i Alviks Strand gör det lämpligt att anlägga cykelparkeringen i garage. Att erbjuda cykelparkering i garage ökar även stöldsäkerheten. Det ska även finnas trygg och stöldsäker cykelparkering i anslutning till entréer.

Enligt ovanstående riktlinjer bör det finnas 70 cykelparkeringsplatser per 100 elever i anslutning till skolor. Det innebär att den nya skolan i Alviks Strand ska ha tillgång till 630 parkeringsplatser för cykel. Idrottsanläggningar bör ha 10 - 40 cykelparkeringsplatser per 100 besökare. Parkeringsbehovet för den nya idrottshallen hanteras dock genom samnyttjande av skolans cykelparkering.

Vid SALK-hallen behövs ytterligare 40 cykelparkeringsplatser för verksamheterna. Med hänsyn till det låga bilparkeringstalet och närheten till kollektivtrafik väljs ett tal inom intervallet motsvarande 20 cykelparkeringsplatser per 1000 kvm BTA för idrotts- och nöjesanläggningar samt 15 platser per 1000 kvm BTA för kontor.

Tvärbanans hållplats Alviks Strand förses med en ny cykelparkering då riktlinjerna anger att det bör finnas 5-15 platser per 100 påstigande resenärer under morgonrusningen. En väderskyddad cykelparkering med cirka 20 cykelplatser anordnas vid Tvärbanans hållplats Alviks strand.

Biltrafik

Inom Alviks Strand, i den södra delen av programområdet sker biltrafik endast på den befintliga lokalgatan Gustavslundsvägen, med en hastighetsbegränsning på 30 km/tim och en utformning som möjliggör busstrafik. Topografin i Alviks Strand innebär att gatorna som mest har en lutning på 5 %, förutom på en del av Gustavslundsvägen som har en lutning på 8 %. För att skapa tillgängliga och framkomliga kopplingar ges utrymme för vilplan i tvära kurvor. I kurvorna kan personbilar mötas i 20 km/tim, men stannandeförbud kan behöva införas för att säkerställa framkomligheten för lastbilar.

Där gatorna korsas av öst-västliga gångstråk skapas torgytor som regleras som gångfartsgator.

Den planerade F-9 skolan kommer nås med bil från Runda Vägen och Gustavslundsvägen. Hämtning och lämning av elever kommer ske från dessa gator. Avståndet mellan hemmet och skolan, boendeformer, möjlighet att använda säkra gång- och cykelvägar, kollektivtrafikutbud, skolans policy för skjutsning, med mera är faktorer som har stor påverkan på hur mycket trafik som genereras av hämtning och lämning av elever. Tillgången till parkeringsmöjligheter påverkar i vilken utsträckning som anställda och besökare kommer använda bil. Då parkering inte är tillåtet i närheten av skolan på Gustavslundsvägen kommer parkering ske längre från skolan utan att belasta angöringen till skolan.

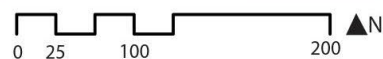
Gustavslundsvägen förlängs österut för att kopplas samman med Tranebergsvägen. På så sätt skapas en ny koppling som binder samman stadsdelarna på vardera sida Drottningholmsvägen. Gustavslundsvägens förlängning försörjer den nya exploateringen strax söder om Drottningholmsvägen, men avlastar även Gustavslundsvägens vältrafikerade korsning med Tvärbanan vid Alviks Torg. Genom förlängningen av Gustavslundsvägen utvecklas ett för hela Alvik centralt och prioriterat stadsrum som öppnar sig i en serie platsbildningar.

Tranebergsslingan ersätts av en ny gatukoppling under Tranebergbron. Den nya lokalgatan sträcker sig

vidare under Drottningholmsvägen och ansluter till Margretelundsvägen norr om Drottningholmsvägen. Margretelundsvägen kopplar i sin tur till Tranebergsvägen och vidare till förlängningen av Gustavslundsvägen. Det innebär att fordon som färdas på Drottningholmsvägen kan nyttja avfarten för att nå Alviks Strand och Tranebergs Strand. Trafiklösningen ger utrymme att placera en lokalgata mellan Drottningholmsvägen och den nya bebyggelsen söder om vägen.



ALVIK ÖSTRA, PROGRAMOMRÅDE
SITUATIONSPLAN 1:3000 (A3)



Bilvägnät enligt programförslaget.

Trafikalstring med nytt förslag

Programförslaget för Alvik Östra omfattar cirka 1800 nya bostäder, handel och service och kontor, en skola med tillhörande idrottshall och förskolor samt en 7-spelsplan.

Beräkningen av trafikalstringen har utförts med hjälp av Trafikverkets trafikalstringsverktyg. Verktöget erbjuder ett dynamiskt sätt att skatta antalet resor som ett område genererar. En mängd parametrar ligger till grund för beräkningen så som uppgifter om områdets läge, exploateringsgrad, närhet till kollektivtrafik, gång- och cykelvägnätets standard, stadens arbete med att utveckla transportsystemet liksom omfattningen av handel, skolor, service och arbetsplatser. Verktöget är testat i kommunal-, statlig- och konsultverksamhet med goda resultat och har blivit den rådande metoden för att bedöma trafikalstringen i samband med exploateringsprojekt.

Beräkning av trafikalstringen för tillkommande bebyggelse visar på en ökad trafikmängd med cirka 3300 bilresor per dygn. Större delen av resorna görs till och från Alviks Strand, området med störst antal nya bostäder men även detaljhandel och viktiga samhällsfunktioner.

Av eleverna i den nya F-9 skolan antas cirka 2/3 av skoleleverna bo i området vilket tillsammans med de begränsade parkeringsmöjligheterna och den goda tillgången till kollektivtrafik förmodligen innebär att relativt få fordonsrörelser alstras av skolan. Har skolan en profil som lockar långväga elever kan antalet hämtningar och lämningar av skolelever antas öka. Skolans profil är i dagsläget okänd.

Skjutsningen av elever i bil beräknas ge upphov till cirka 140 fordonsrörelser per dag på Gustavslundsvägen och 60 på Runda Vägen. Belastningen av fordon kommer bli som störst under morgonens maxtimme då lämningen av elever sker under en kortare tidsperiod än hämtningen.

Cirka 10 % av de anställda på skolan beräknas använda bil för resor till och från arbetsplatsen, detta antagande är grundat på exempel från skolor med liknande förhållanden. Det ger ett uppskattat värde på cirka 15 fordonsrörelser per

dag som belastar Gustavslundsvägen eller Runda Vägen. Som mest bör högst 20 fordonsrörelser per dag alstras av leveranser till skolan.

En genomsnittlig dag bedöms skolan alstra cirka 240 fordonsrörelser.

Idrottshallen under bostadskvarteret intill skolan kommer främst alsta extern trafik under kvällar och helger. Med utgångspunkt i att cirka 120 personer använder idrottshallen per vardagskväll uppskattas antalet fordonsrörelser per dag till 15. Detta är förhållandevis högt räknat för fritidsresor i innerstaden. Dessa belastar Runda Vägen alternativt Gustavslundsvägen.

I norr innebär ombyggnaden av Tranebergsslingan att Margretelundsvägen får en större trafikmängd. Även nya på- och avfarten som ersätter Tranebergsslingan antas få en högre årsdygnstrafik än vad Tranebergsslingan har idag.



Stockholms stad

ALVIK ÖSTRA, PROGRAMOMRÅDE
SITUATIONSPLAN 1:3000 (A3)

Uppskattning av framtida trafikflöden inom programområdet.

Kollektivtrafik

Förlängningen av Gustavslundsvägen skapar möjlighet för ny sträckning buss 114. Ringlinjen skulle kunna försörja planerade bostäder i programområdet samtidigt som den förstärker kopplingen mellan Alviks Strand och Traneberg.

Vid Alviks Strand finns en brygga för båttrafik som idag trafikeras av en kommersiell båtlinje under sommarhalvåret. Bryggan innebär potential för kollektivtrafik på vatten. Det sker i dagsläget planering för ny båtlinje med en trolig framtida hållplats i Alvik. Programförslaget innebär att hållplatsen för båtlinjen flyttas till Tranebergs Strand för att öka tillgängligheten till Alviks Station.

Programförslaget för Alvik Östra möjliggör att nuvarande bussterminal med hållplatser för linjerna 110, 112, 114 och 124 i framtiden flyttas till ett nytt läge väster om Vidängsvägen. Med en sådan lösning får bussarna kortare resvägar samtidigt som de inte längre behöver korsa Tvärbanans spår för att nå hållplats Alvik. Körtiderna minskas och tidtabellpassningen blir bättre när bussarna inte riskerar att fastna vid trafiksignalen för spårpassagen. När busstrafiken försvinner från nuvarande terminalområde kan ett nytt torg för vistelse och handel utvecklas, vilket förstärker platsen som Alviks tyngdpunkt. För bussresenärer innebär flytten att gångvägarna mellan hållplatserna och Tunnelbanans entré blir något längre och att Tvärbanan måste korsas i plan. Gångvägarna till Tvärbanans hållplatser blir ungefär lika långa som i nuläget men med skillnaden att Vidängsvägen måste korsas i plan. Vidängsvägen hastighetssäkras för att tillgodose trafiksäkerheten för gående.

Förlängningen av Gustavslundsvägen skapar möjlighet till en ny sträckning för busslinje 114. Ringlinjen skulle kunna försörja planerade bostäder i programområdet samtidigt som den förstärker kopplingen mellan Alviks Strand och Traneberg. Vid Alviks Strand finns en brygga för båttrafik som idag trafikeras av en kommersiell båtlinje under sommarhalvåret. Bryggan innebär potential för kollektivtrafik på vatten. Det sker i dagsläget planering för en ny båtlinje med en trolig framtida hållplats i Alvik. Programförslaget innebär att hållplatsen för båtlinjen flyttas till Tranebergs Strand för att öka tillgängligheten till Alviks Station.



Möjlig utbyggnad av kollektivtrafik.

SLUTSATS

I *Vision Alvik* beskrivs det att människan ska stå i fokus i framtidens Alvik. Detta speglas i föreslagen trafikplanering i programområdet. Den vanligaste gatutypen inom programområdet är Mjuktrafikrum, vilket innebär en högsta hastighetsbegränsning på 30 km/tim där utformningen av gatorna säkerställer en låg hastighet. Bland annat Tranebergsvägens befintliga yta smalnas av vilket skapar utrymme för gång- och cykeltrafik.

Inom Alviks Strand säkerställer utformningen av gatorna en låg hastighet genom gatubredd, lutning och kurvor. Då parkering inte är tillåtet på Gustavslundsvägen och in- och utfart till garagen är placerade tidigt på gatorna kommer trafikmängden vara låg i större delen av Alviks Strand.

Ny angöringsgata till bebyggelse längs Drottningholmsvägen samt gång- och cykelbanor bidrar till förutsättningar för att på sikt utveckla Drottningholmsvägens karaktär.

Dagens kapacitetsproblem på Gustavslundsvägen i anslutning till korsningen med Tvärbanan kan förvärras vid Tvärbanans utbyggnad och ökade turtäthet. Genom att erbjuda ytterligare en in- och utfart till Alviks Strand och Tranebergs Strand kan viss fordonstrafik ledas om, vilket minskar trafikflödena på Gustavslundsvägen i anslutning till bytespunkt Alvik. Därmed framtidssäkras en god framkomlighet för Tvärbana samt buss- och biltrafik. Trafikalstringen visar på att trafikmängden på Gustavslundsvägen i anslutning till korsningen med Tvärbanan kan antas minska med den planerade exploateringen. Utan den föreslagna förlängningen av gatan skulle Gustavslundsvägen i riktning västerut få en ökad trafikmängd.