

TRAFIKUTREDNING FÖR ALVIKS STRAND



Illustration Brunnberg och Forshed

2022-01-21

UPPDRAG

303391, Alviks strand

Titel på rapport: Trafikutredning för Alviks Strand

Datum: 2022-01-21

MEDVERKANDE

Beställare: JM och Vasakronan

Kontaktperson: JM AB, Gunnar Landing
Vasakronan, Susanne Bäckström

Konsult: Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Åsa Lilja

Trafikutredare: Sam Hirsch

Kvalitetsgranskare: Jonas Frejd

REVIDERINGAR

Revideringsdatum

Version:

Initialer:

Uppdragsansvarig:

Datum: 2022-01-21

Handlingen granskad av:

Datum: 2022-01-21



Fastigheterna Racketen 10 och Alvik 1:18 planeras att utvecklas med bostäder, förskolor, kontor och lokaler för kommersiell service. På stadens mark vid tvärbanans hållplats Alviks strand planerar SISAB en låg och mellanstadieskola. Vasakronan och JM är markägare i området och beställare av denna trafikutredning, som utgör underlag till detaljplan.

Området ligger centralt nära service och butiker vid Alviks centrum. Avståndet till knutpunkten för kollektivtrafik vid Alviks tunnelbanestation med bussterminal och hållplats för Tvärbanan är mellan 200 och 600 m. Tvärbanan har också en hållplats, Alviks strand, vid Runda Vägen där den nya skolan planeras. Bostädernas och kontorens parkeringsbehov tillgodoses inom fastigheterna i garage. Bilpool som kan samnyttjas av kontor och bostäder planeras i området. Cykelparkering av god kvalitet med möjlighet till cykelservice anordnas i garage och i anslutning till bostädernas och kontorens entréer. Allmän cykelparkering ordnas vid Tvärbanans hållplats och vid skola och kommersiella lokaler.

Området präglas av stora höjdskillnader som kräver särskild omsorg i gatuprojekteringen och planeringen av entréer till nya byggnader för att skapa god tillgänglighet.

Planen innebär att delar av dagens kontorsbebyggelse rivs för att ge plats för huvudsakligen bostadsbebyggelse. Biltrafiken som området alstrar blir ungefär lika stor som innan omvandlingen men med omvänd riktning.

Det nya området innebär nya och tillgängliga kopplingar för gående och cyklister mellan Runda Vägen/Tvärbanans hållplats och Alviks Strand. Stranden längs vattnet kommer att utvecklas och bli större med ökade vistelsevärden.

Områdets gator föreslås utformas med fokus på gående och platser för vistelse. Genom området planeras också ett nytt huvudstråk för cykel som binder samman stråket längs Alviksbron och Alvik Strand. All bilparkeringen i området sker i garage under byggnaderna och längs gatorna tillåts endast korttidsangöring, och parkering för personer med nedsatt rörlighet.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING.....	6
1.1	BAKGRUND OCH SYFTE	6
1.2	OMFATTNING/AVGRÄNSNING	6
2	FÖRUTSÄTTNINGAR.....	7
2.1	OMRÅDET	7
2.2	PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR OCH TIDIGARE UTREDNINGAR.....	8
3	NULÄGET	11
3.1	MÅLPUNKTER	11
3.2	GÅNGTRAFIK.....	12
3.3	CYKELTRAFIK	14
3.4	KOLLEKTIVTRAFIK.....	16
3.5	BILTRAFIK	18
3.6	PARKERING OCH ANGÖRING.....	19
4	PLANERADE ÅTGÄRDER PÅ KRINGLIGGANDE INFRASTRUKTUR.....	19
5	PLANFÖRSLAGET OCH KONSEKVENSER.....	20
5.1	GÅNGTRAFIK.....	21
5.2	CYKELTRAFIK	22
5.3	BILTRAFIK	24
5.4	DIMENSIONERANDE TRAFIKSITUATION.....	31
5.5	TILLGÄNGLIGHET, PARKERING OCH BESÖKSPARKERING.....	32
5.6	TRAFIKALSTRING	35

5.7	AVFALLSHANTERING, RÄDDNINGSTJÄNST, TEKNISK FÖRSÖRJNING/DRIFT	37
5.8	TRAFIKSÄKERHET OCH TRYGGHET	37
6	TRAFIK TILL SKOLAN OCH FÖRSKOLORNA.....	38
6.1	GÅNGTRAFIK:.....	38
6.2	CYKELTRAFIK:	38
6.3	BILTRAFIK:	40
7	GATUSEKTIONER.....	46
8	RESTLISTA TRAFIK, INFÖR FORTSATT PLANERING	54

1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND OCH SYFTE

Enligt översiktsplanen är Alvik ett större utvecklingsområde i strategiskt läge nära innerstaden. Här finns stor utvecklingspotential för bebyggelse i en tätare, mer sammanhållen och mångsidig stadsmiljö med en blandning av verksamheter, bostäder, skola och service. Alviks Torg tillsammans med Gustavslundsvägen kan utvecklas till en regionalt betydelsefull nod i kombination med stråk för handel, service och kultur.

Drottningholmsvägen kan på sikt utvecklas till ett urbant stråk där särskilt god framkomlighet för kapacitetsstark kollektivtrafik ska beaktas. Utvecklingen i området och längs med Drottningholmsvägen ska bidra till att koppla samman Alvik med omgivande stadsdelar. En grön stadsdel med plats för rekreation bör skapas genom att utveckla nya och befintliga parker. Strandpromenaden har stor potential att utvecklas och förstärkas för att skapa ett sammanhängande stråk från västerort via Ålsten och Minneberg, vidare mot Ulvsunda och Ulvsunda industriområde.

En omdaning av Alviks strand ifrån tidigare kontors- och verksamhetsområde till en blandning av kontor och bostäder med närhet till lokal kärna och mycket god kollektivtrafik stämmer väl överens med stadens översiktsplan om en stad för alla med täta och sammanhållna stadsmiljöer där bebyggelse och grönstruktur samspelar och ger förutsättningar för goda livsmiljöer. Bostäder i detta attraktiva område bidrar till stadens bostadsmål om 80 000 bostäder till 2025.

Uppdraget omfattar trafikutredning inför samråd för ny detaljplan för Alviks strand. Detaljplanen innefattar omkring 1300 bostäder, kontor, grundskola F-6 för 630 elever, 18 förskoleavdelningar samt en mindre del verksamhetslokaler. JM och Vasakronan är markägare förutom för delen där skolan planeras. Alviks strand utgör en del av programarbetet för Alvik Östra.

Syftet med denna utredning är att beskriva trafiksituationen för samtliga trafikslag i anslutning till planområdet och vilken påverkan den nya bebyggelsen har på trafiksystemet. Utredningen beskriver också trafikförsörjningen och tillgängligheten till den nya bebyggelsen inom planområdet.

1.2 OMFATTNING/AVGRÄNSNING

Planområde enligt figur 6. Trafikutredningen omfattar fastigheterna Racketen 10 och Alvik 1:18 med flera, som är en del av programområdet för Alvik Östra och det större stadsutvecklingsområdet Alvik som beskrivs i dokumentet Vision Alvik-innerstaden puls i förstadens grönska.

2 FÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 OMRÅDET

Planområdet utgörs av en bebyggd höjd och strandlinjen längs med Mälaren. I söder kopplar området till naturen i Mälarparken. Området är idag bebyggt med kontorsbyggnader och har stora höjdskillnader. Området skiljs från bebyggelsen vid Runda vägen genom ett skogsparti och stora nivåskillnader. Den största utmaningen med området är topografin och att binda samman stranden med Runda vägen och tvärbanans hållplats på ett tillgängligt sätt. Topografin skapar även möjligheter till intressanta gaturum och spännande bebyggelse.

Planområdets närområde är framförallt Alviks torg med tillgång till service och kollektivtrafik, äldre bebyggelse längs Runda Vägen väster om området, samt Mälarens strandlinje mot sydvästra Kungsholmen och Essingeöarna.

Området har mycket god kollektivtrafikförsörjning inom promenadavstånd. Tunnelbanans gröna linje med station Alvik, en attraktiv koppling till innerstaden, samt två spårvägslinjer, Nockebybanan och Tvärbanan. Tvärbanan ger hög tillgänglighet till övriga Stockholm och Sundbyberg/Solna samt Bromma flygplats och handelsområdet Bromma Blocks. Om några år också Kista/Helenelund där många arbetsplatser är lokaliserade. Idag trafikeras Alviks strand av en privat båtlinje som servar kontorsbebyggelsen men den är mot avgift öppen att använda för alla.

Vid Alviksvägen samt vid Tranebergs strand kopplar området till ett av stadens mest trafikerade cykelstråk – Hässelbystråket – mellan Rålambshovsparken och Hässelby. Gång- och cykelmöjlighet finns även på Alviksbron till Stora Essingen (Essingestråket). Kopplingen till planområdet och Alvik från pendlingsstråken är dock bristfällig.

I och med att området redan är bebyggt så alstras biltrafik från området redan i dagsläget. Ny bostadsbebyggelse med låga parkeringstal ersätter det mesta av befintlig kontorsbebyggelse och därmed även befintlig trafikalstring i viss utsträckning. Biltrafiken från området kommer därför vara i samma storlek som idag.

Området har nära till det övergripande huvudnätet för bil genom Drottningholmsvägen. Det övergripande nätet är högt belastat med dagliga köer i rusningstrafik.

När förbifart Stockholm öppnas med en trafikplats väster om Alvik påverkas flödet på Drottningholmsvägen och riktningen på biltrafik kommer fördelas om mellan Essingeleden och Förbifarten. Biltrafikmängderna kommer dock fortsatt vara stora på Drottningholmsvägen längs Alvik.

2.2 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR OCH TIDIGARE UTREDNINGAR

Stockholms stad har ett antal vägledande dokument som ska genomsyra planeringen av stadens framtida utveckling. Planeringen av Alviks Strand baseras på bland annat nedanstående dokument: Den nya översiktsplanen som pekar ut Alvik som ett större utvecklingsområde i strategiskt läge nära innerstaden med stor utvecklingspotential för bebyggelse i en tätare, mer sammanhållen och mångsidig stadsmiljö med en blandning av verksamheter, bostäder, skola och service. Framkomlighetsstrategin har som utgångspunkt att öka effektiviteten i transportsystemet, och att styra efterfrågan mot kapacitetsstarka och yteffektiva transportsätt, det vill säga kollektivtrafik, gång och cykel. Dessa förutsättningar styr planeringen i Alviks Strand. Cykelplanen som är under omarbetning pekar ut de strategiskt viktiga stråken för cykel och anger krav på utformning av cykellösningar. Gator för gående ger riktlinjer för att skapa mer gångvänliga gator och Gata Stockholm skapar enhetlig standard och kvalitet för stadens gator. Program Alvik Östra redovisar de stadsbyggnadsprinciper som staden har tagit fram lokalt för området.

Översiktsplan



Cykelplan (remiss)



Gator för Gående



Framkomlighetsstrategin



Gata Stockholm



Program Alvik Östra

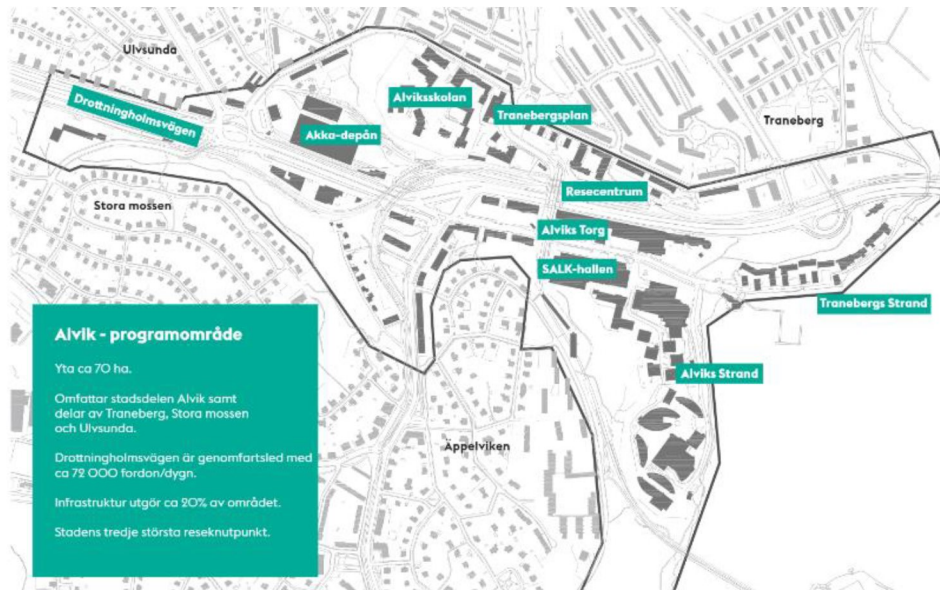
Vision Alvik - innerstadens puls i förstadens grönska. 2014-05-26 DNR. 2013-06204

Detta visionsdokument ger en gemensam målbild för inblandade aktörer och är utgångspunkt för utvecklingen av Alvik som en attraktiv och kvalitativ stadsdel.



Framtida Alvik

- Alvik växer som en del av innerstaden.
- Knutpunkten utvecklas till en innovativ, levande bytespunkt, integrerad i stadsmiljön.
- Stadskärnan stärks och levandegörs.
- Människans rörelser sätts i fokus, bilen är underordnad.
- Gröna kvaliteter utvecklas som en del av den urbana miljön.
- Nytt samspelar med befintligt till en identitetstark, sammanhängande helhet.



Utmaningar i Alvik är

- Att hantera olika typer av barriärer i den fysiska miljön, såsom trafikflöden och höjdskillnader
- Att utveckla en avancerad stadsstruktur som måste kunna hantera en trafikapparat i flera dimensioner som samtidigt är väl integrerad i en attraktiv stadsmiljö
- Att skapa en levande, blandad stad
- Att utveckla Alvik ur ett helhetsperspektiv som samordnar olika aktörers intressen
- Att hantera de intressekonflikter som uppstår vid förtätning av staden

3 NULÄGET

3.1 MÅLPUNKTER

Alviks Strand ligger i anslutning till Alviks torg som är en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken. Nedan visas avstånd från planområdet till olika målpunkter:

Tunnelbanestation Alvik	450-700 m
Alviks Strand Tvärbana	50-300 m
Alviks torg	350-600 m

Fridhemsplan

Sträcka	3,4 km
Restid cykel (ca 20 km/h)	10 min
Restid T-bana	5 min

T-Centralen

Sträcka	5 km
Restid cykel (20 km/h)	15 min
Restid T-bana	13 min

Liljeholmen

Sträcka	ca 5 km
Restid cykel (20 km/h)	ca 15 min
Restid Tvärbana	11 min



Figur 1 Karta Fågelavstånd från hållplatser i Alvik

3.2 GÅNGTRAFIK



Figur 2 Gångstråk i Alvik (Stockholms stad 2020)

Uppdrag: 303391

Beställare: JM och Vasakronan

2022-01-21

O:\STH\303391\T_Text\Trafik_JM-Vasakronan_220121.docx

Potentialen för gångresor inom och till och från planområdet är stor. Alvik ligger mitt emellan målpunkter som Fridhemsplan och Liljeholmen. Innerstaden och Fridhemsplan ligger inom promenadavstånd. Det tar ungefär en halvtimme att gå till Fridhemsplan. Från planområdet till Alviks torg med tunnelbana och bussar samt matvarubutik tar promenaden 5-10 minuter.

Den utvecklade Alviks Strandpark som ingår i detaljplanen är en viktig del av det rekreativa stråket längs vattnet på Brommalandet och vidare runt Ulvsundaviken. Att promenera längs vatten är en attraktiv sysselsättning som lockar många människor och ger underlag för caféer och restauranger.

Via Runda vägen når man också Alviksbron som leder över till Stora Essingen. Till fots tar man sig till innerstaden via Tranebergsbron. Bron når man via en brant lutande belyst gång- och cykelbana bakom bebyggelsen längs Tranebergs Strand.

Områdets topografi innebär att flera gångvägar har trappor eller sträckor med lutningar som överstiger 5 %. Gångvägarna mellan Alviks Strand och tvärbanans hållplats Alviks strand är branta och innehåller trappor. Höjdskillnaden mellan gatan längs vattnet och hållplatsen vid Runda Vägen är 22,5 meter. Utan lokalkännedom är det svårt att orientera sig i området och hitta passagerna som leder upp till Alviksberget eller upp till Drottningholmsvägen.

Gångvägarna inom området som idag ligger på kvartersmark har låg standard. Där gångbanor finns understiger bredden stadens riktlinjer. Gångbanorna är inte kontinuerliga utan upphör på några avsnitt och där blandas gående med biltrafik. Längs Alviks strand är gångbanan flack och har en bättre standard än i den övriga delen av området. Man kan också gå längs den grusade parkvägen närmast stranden.

3.3 CYKELTRAFIK



Figur 3 Cykelvägar i Alvik (Stockholms stads cykelplan, remiss 2021)

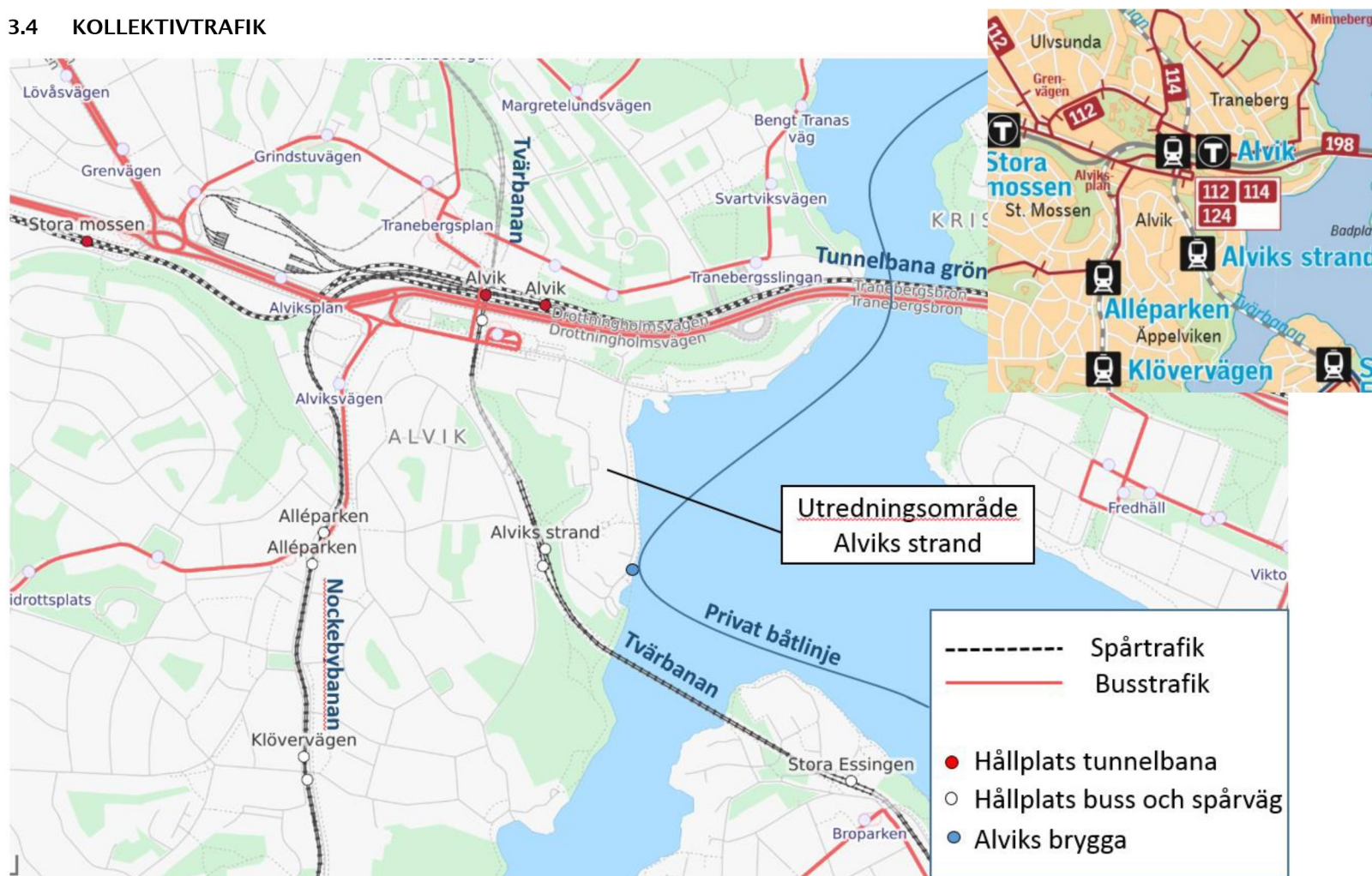
Alvik ligger inom cykelavstånd till målpunkter som Fridhemsplan, Sundbybergs centrum och Liljeholmen. Till centrala delarna av innerstaden tar det omkring 15 minuter att cykla och potentialen för cykling till och från området är stor. Till tunnelbanans station vid Alvik är avståndet 450-700 meter och det korta avståndet bedöms inte locka så många i området till cykling utan flertalet kommer gå till bytespunkten.

Punkt 1 på ovanstående karta visar kopplingen för cykel vid Alviksvägen samt punkt 2 kopplingen vid Tranebergsstrand till Tranebergsbron och Hässelbystråket. Dessa punkter kopplar området till ett av stadens mest trafikerade cykelstråk - Hässelbystråket - mellan Rålambshovsparken och Hässelby. Antal cyklister per dygn är ca 5 350 på Tranebergsbron. (Miljöbarometern, Stockholm 2020).

Punkt 3 på Runda vägen och det primära Essingestråket längs Alviksbron leder vidare till Kungsholmen och Gröndal/Södertäljevägen. Cykelkoppling till denna punkt saknas från planområdet. Kopplingarna från Alvik Strand till Essingestråket på Alviksberget innehåller trappor. Kopplingen mellan punkt 3 på Essingestråket och punkt 2 det primära Hässelbystråket längs Drottningholmsvägen är dålig och sker i dagsläget via Runda Vägen i blandtrafik. Längs Runda vägen, på sträckan mellan Terrasvägen och Ekstigen, är biltrafik endast tillåten i en riktning, cykeltrafik är tillåten i båda riktningar. Stråken är utpekade som primära stråk.

Inom planområdet saknas cykelbanor och cykling sker i blandtrafik med bil. Gatorna är smala och har kraftiga lutningar. Antalet bilar och deras låga hastighet gör att blandtrafik är acceptabelt. Mellan planområdet och Alviks Torg och tunnelbanan finns en dubbelriktad cykelbana längs Gustavslundsvägen som är en del av huvudnätet. I remiss till den uppdaterade cykelplanen från 2012 föreslås ett nytt huvudstråk som förbinder punkt 2 och 3.

3.4 KOLLEKTIVTRAFIK



Figur 4 Kollektivtrafik Alvik (Open street map och SL)

Uppdrag: 303391

Beställare: JM och Vasakronan

2022-01-21

O:\STH\303391\T_Text\Trafik_JM-Vasakronan_220121.docx

Planområdet ligger inom gångavstånd till kollektivtrafik av mycket god standard. Alviks tunnelbanestation är trafikerad av gröna linjen med hög turtäthet (ca 2 min i högtrafik). Tvärbanan finns såväl i Alviks strand som i Alvik och har turtäthet på 7 minuter i maxtimme. I dagsläget går Tvärbanan mellan Sickla Udde och Solna station eller Bromma flygplats. Nockebybanan har slutstation i Alvik och går till Nockeby med en turtäthet på 6 minuter i maxtimme. Vid Alviks torg finns även buss mot delar av Bromma.

Alvik trafikeras av nedanstående bussar:

Buss	Sträcka	Turtäthet under rusningstid
112	Alvik-Spånga station	Ca 15 minuter
114	Alvik mot Minneberg (ringlinje)	Ca 10 minuter
124	Alvik-Abrahamsberg	30 minuter

Förutom dessa busslinjer kan Alvik Strand nås genom buss 1 på St Essingen via Alviksbron (till fots eller med tvärbana). Buss 1 trafikerar St Essingen och Hötorget via Fridhemsplan.

Idag trafikeras kontorsbebyggelsen vid Alviks Strand av en privatdriven båtförbindelse mellan Solna Strand och Riddarholmen. Båtförbindelsen kan mot avgift användas av allmänheten. SLL utreder pendlingstrafik på vatten och i framtiden kan en båtpendlingslinje mellan Ulvsunda och innerstaden med hållplats vid Alvik Strand bli aktuell. Om cyklar kommer kunna tas med på framtida pendlingsbåtar så blir Alviks Strand en populär hållplats som också skapar nya genvägar i cykelnätet.

3.5 BILTRAFIK

Trafikmängderna på de omgivande gatorna i området är enligt Trafikkontorets mätningar år 2017, 2018 och 2019:

- Gustavslundsvägen öster om tvärbanan, 9 030 ÅDT.
- Gustavslundsvägen väster om tvärbanan, 9 670 ÅDT.
- Vidångsvägen 2 720 ÅDT.

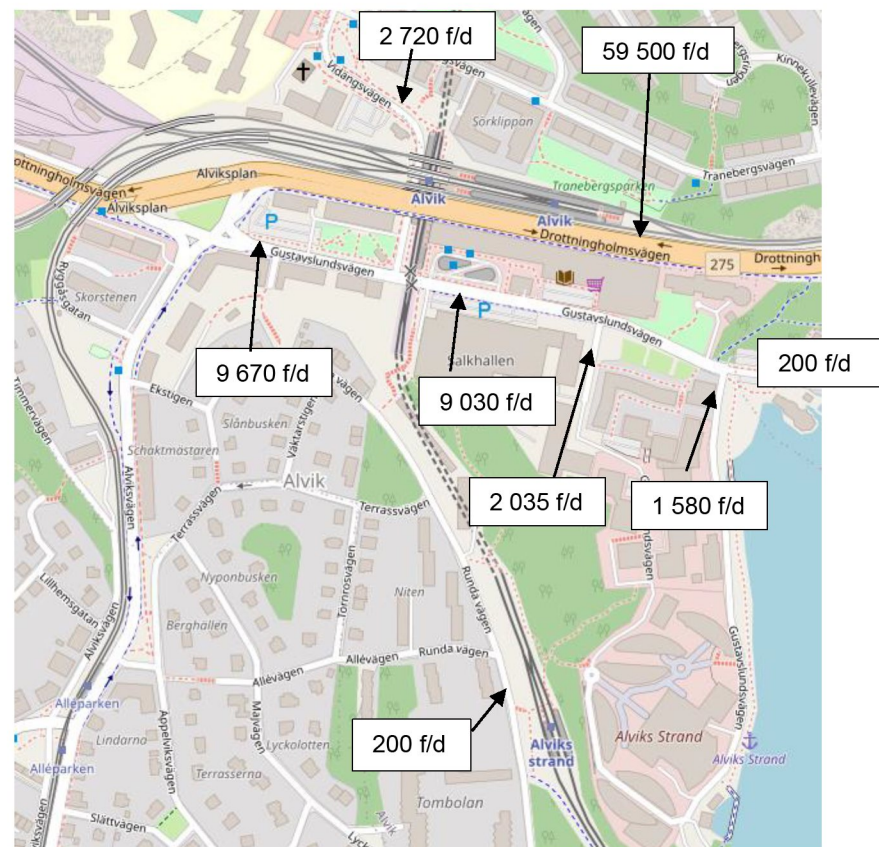
Biltrafiken i planområdets anslutningar mättes i maj 2017 och uppgick till 2035 ÅDT för Gustavslundsvägen och 1580 ÅDT för Alviks strand. Mätningen är genomförd i områdets två anslutningar till Gustavslundsvägen.

På Drottningholmsvägen uppgår trafiken enligt Miljöbarometern till 59 500 f/d.

Kapacitetsproblem med köbildning uppstår i maxtimmarna vid Alviksplan och på Drottningholmsvägen.

Tvärbanan har prioritet gentemot bil- och busstrafiken och orsakar därför köbildning där den korsar Gustavslundsvägen. Detta drabbar busstrafiken som får problem att ta sig till och från bussterminalen på Alviks Torg. Problemet riskerar att öka då Tvärbanans Kistagren byggs och turtätheten därmed fördubblas. Kistagrenen planeras ha tre trafikstarter: 2021 till Bromma Blocks och Bromma flygplats, våren 2022 till Ursvik och 2023 till Helenelund.

Inom utredningsområdet finns idag kontor, bostäder, hotell och en parkering till Salkhallen som alstrar biltrafik. Kontorsbebyggelsen kommer att delvis ersättas med bostäder som alstrar mindre biltrafik. Områdets gator består av smala lokalgator på kvartersmark med stora lutningar.



Figur 5 Biltrafik på gator i området

3.6 PARKERING OCH ANGÖRING

Planområdet idag har parkering på kvartersmark med avgiftsbelagda eller förhyrda platser. Parkeringarna bevakas av parkeringsbolag som anlitas av fastighetsägarna. Det finns både parkeringar på markparkering utomhus och i garageanläggningar. Parkeringsplatser för personer med rörelsehinder finns utspridda i området.

Det finns ett fåtal platser upplåtna för bilpool på Vasakronans mark (2019).

Intill planområdet finns parkeringsgarage för allmän parkering i Salkhallen och vid Alviks Torg finns markparkering och parkering i garage.

4 PLANERADE ÅTGÄRDER PÅ KRINGLIGGANDE INFRASTRUKTUR

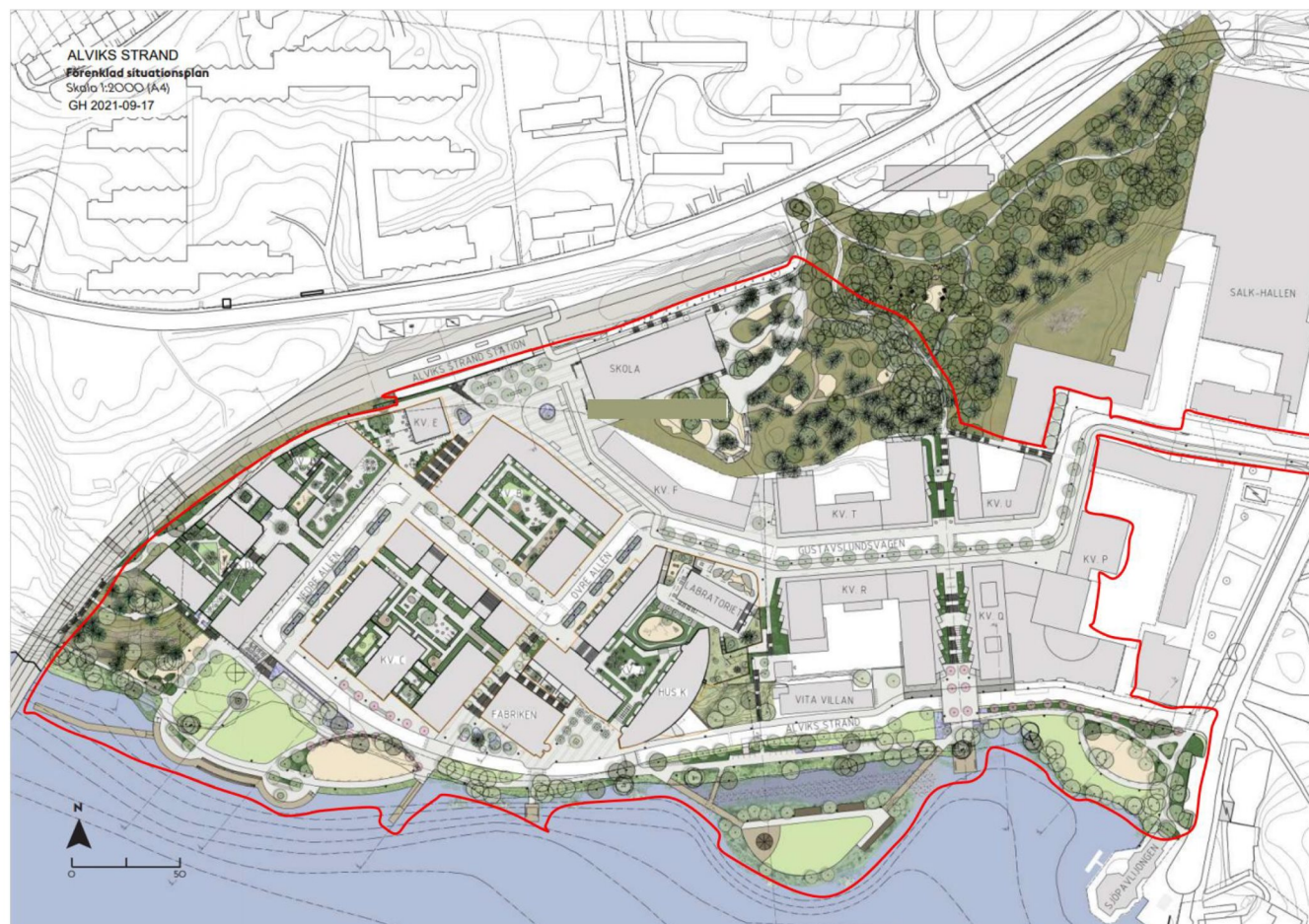
Detaljplanen för Alvik Strand ingår som en del i programområdet Alvik östra. I det västra området kan det i framtiden bli aktuell med större ombyggnader av väg- och spårinfrastruktur. Planeringen för västra delen har i dagsläget pausats.

Det planeras också för kollektivtrafik på vatten. En trolig framtida hållplats i Alvik är vid Tranebergs strand intill Sjöpaviljongen och Alviks båtklubb. En båthållplats är ett värdefullt tillskott för planområdet.

Bygget av Tvärbanans Kistagren har påbörjats. Kistagrenen innebär att tvärbanan från Ulvsunda industriområde får en ny gren via Bromma flygplats/handelsplatsen Bromma Blocks till Kista och Helenelund station. Delen mellan Ulvsunda och Bromma flygplats har öppnats 2021. Trafikstarten för Kistagrenen planeras till 2023 för sträckan till Kista/Helenelund. Utbyggnaden innebär en ökad turtäthet för tvärbanan och att nya kollektiva resvägar till och från Alvik öppnas upp. Den ökade turtätheten innebär också att framkomligheten för bussar och bilar försämrats på Gustavslundsvägen gentemot idag då tiden bil- och busstrafiken har röd signal vid spårvägs korsningen ökar. En placering av bussterminal väster om tvärbanan har därför diskuterats för att öka busstrafikens framkomlighet.

Det primära stråket för cykel längs Drottningholmsvägen vid Alviksplan planeras att förbättras.

5 PLANFÖRSLAGET OCH KONSEKVENSER



Figur 6 Planförslagets utbredning

Uppdrag: 303391

Beställare: JM och Vasakronan

O:\STH\303391\T_Text\Trafik_JM-Vasakronan_220121.docx

2022-01-21

5.1 GÅNGTRAFIK

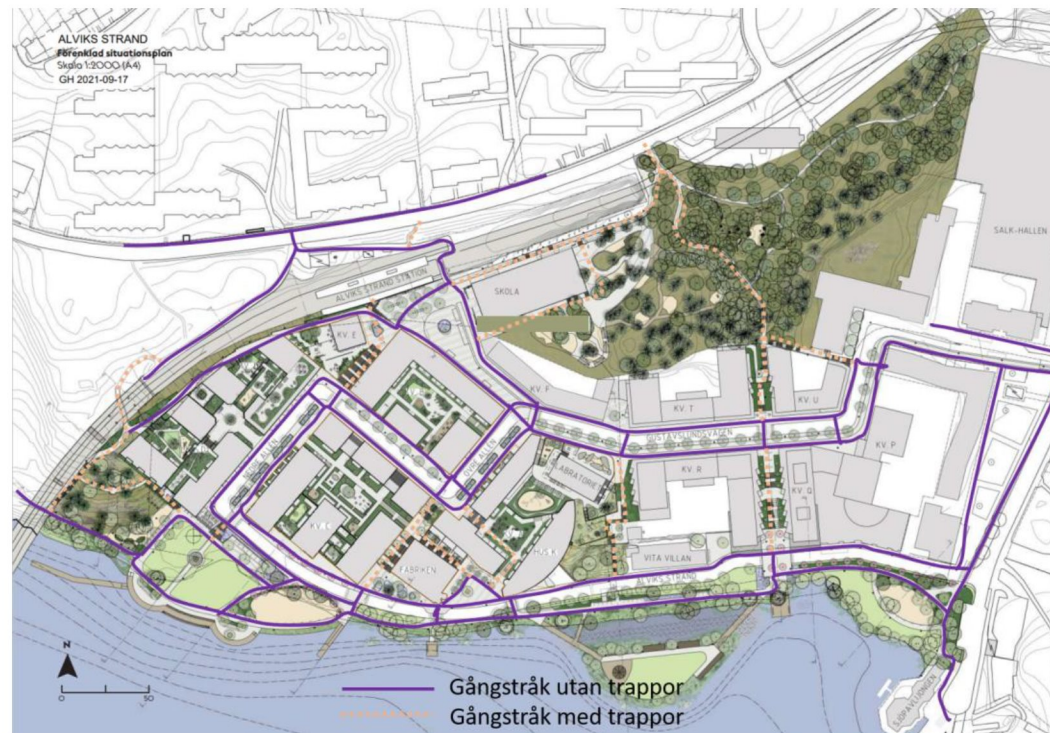
Lokalgatornas gångbanor är minst 3 meter breda. Ofta 3,5 meter. På trädplanterade sträckor är bredden större. Vid övergångsställen och passager minskas kantstenens höjd för ökad tillgänglighet för rörelsehindrade. Längs Alviks Strand utvecklas parken och kommer innehålla ett promenadstråk med platser för vistelse längs vattnet. Några på spång/brygga över vattnet.

Områdets höjdsättning har utgått från att gatornas lutning inte ska överstiga 5% och att gatorna ska nå upp till tvärbanans hållplats utan trappor så att cykelkoppling till Runda vägen och möjlighet att angöra de övre kvarteren i området skapas. För att klara av målsättningen att gatorna inte ska luta mer än 5 % får gatorna karaktären av serpentinväg som slingrar runt byggnaderna.

Alviks strand är plan på största delen och det finns också korta partier vid stationstorget och vid Laboratoriebyggnaden som lutar något mindre, ca 3 %. På en kort sträcka på Gustavslundsvägen längs muren mot hotellet i den norra delen lutar gatan och gångbanan 8 % som idag. Gångbanans bredd är där ca 2 meter.

Det planeras också nya trappkopplingar i östvästlig riktning som skapar genvägar i området från strandparken till Alviksberget. Strandparken kopplas till områdets lokalgator och genare trappkopplingar i strategiska punkter. I dessa punkter och där lokalgatorna korsas föreslås passagera utformas på de gåendes villkor som lågfartsgata eller korta gångfartsområden.

En skola kommer att placeras högst upp i området vid Stationstorget intill Tvärbanans hållplats Alviks Strand. Trafik till skolan beskrivs närmare under separat kapitel i detta PM.



Figur 7 Befintliga och nya gångkopplingar i området

5.2 CYKELTRAFIK

Placeringen av skolan i området och kopplingen till det primära stråket längs Alviksbron motiverar en cykelbana genom området. I den nya cykelplanen föreslås denna koppling som ett nytt huvudstråk som kopplar till huvudstråk längs Gustavslundsvägen och cykelbana till Tranebergsbron och det primära stråket till innerstaden. Det nya cykelstråket genom området föreslås som en 2,5 m bred dubbelriktad cykelbana enligt cykelplanens standard. Cykelbanans koppling söderut sker till Runda Vägen och cykelbanan längs Alviksbron via befintlig passage över spåren vid tvärbanans hållplats. I norr kopplar cykelbanan till Gustavslundsvägens dubbelriktade cykelbana (huvudstråk)..

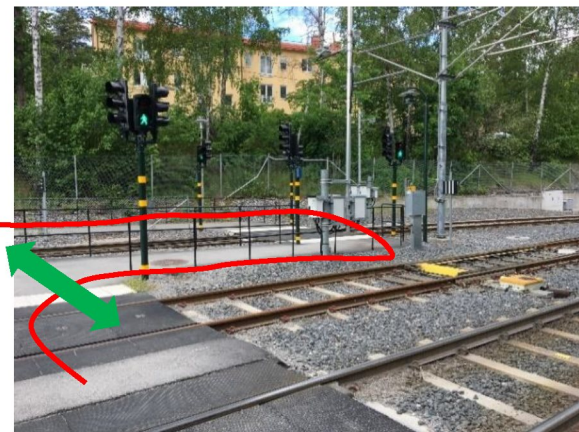
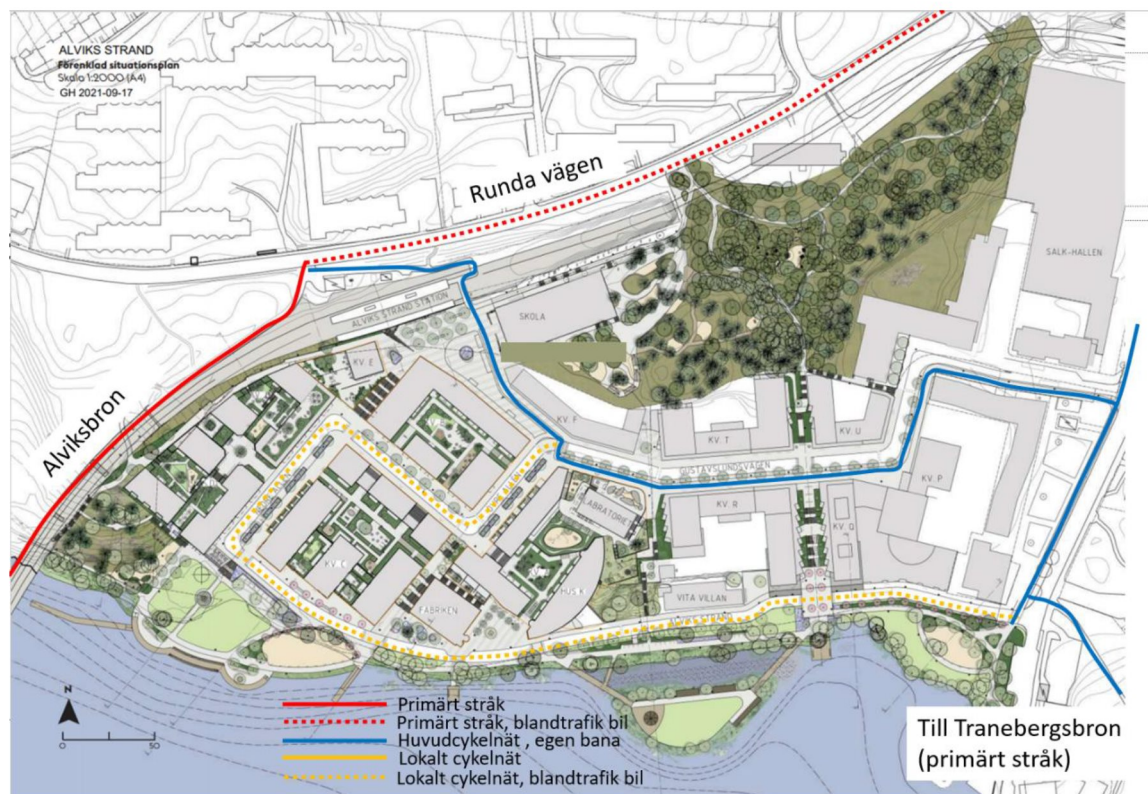


Foto: Saxad passage vid Alviks strands hållplats

Den signalreglerade passagen över spåren vid Alvik strands hållplats är saxad och inte utformad för cykling över spåren (röd markering i fotot). Den trånga lösningen riskerar att skapa konflikter mellan gående och cyklister. Med tanke på att kopplingen kommer att ingå i huvudcykelnätet och att flödet av både gående och cyklister kommer att öka bör den signalreglerade passagen byggas om och då rätas ut och breddas enligt den gröna markeringen.



Figur 8 Befintliga och nya gångkopplingar i området

På övriga gator i planområdet med högsta tillåtna hastighet 30 km/tim är det cykling i blandtrafik (lokalt cykelnät).

Service för cyklister i form av pump, vatten och verktyg saknas i närområdet men placeras bättre vid cykelparkeringen vid tunnelbanan i Alvik eller i direkt anslutning till de omgivande pendlingsstråken.

Allmän cykelparkering

Cykelparkering planeras på Stationstorget vid Tvärbanans hållplats. Antalet platser vid kollektivtrafik ska baseras på antal påstigande i morgonrusningen. Nuvarande resandestatistik är inte relevant för planeringen av cykelplatserna på Stationstorget eftersom markanvändningen och resandet ändras när området utvecklas. En bedömning är att fler kommer cykla till hållplatsen från Äppelviken när Kistagrenen öppnas. Platserna på västra sidan spåren bör därför utökas från ca 10 till 30 ställ och att cykelställen förses med möjlighet till fastlåsning i ram. Det finns utrymme för fler ställ intill likriktarstationen vid Tvärbanan.



Foto: Cykelparkering väster om Alviks strands hållplats bör byggas ut.

På den östra sidan är bedömningen att boende i det nya området i första hand kommer att gå till kollektivtrafikens hållplatser. Tiden att gå till tunnelbanan i Alvik eller till tvärbanans hållplats är 5-10 minuter. Det går därför oftast

Rekommendation för god kvalitet på cykelparkering:

Minst 40 % av cykelparkeringen ska vara lätt tillgänglig. I nära anslutning till respektive entré. Cykelparkeringen lokaliseras med fördel på olika platser för att tillgodose olika cyklisters behov. Cykelparkering för besökare ska placeras synligt och max 25 meter från entré

Minst 5 %, gärna 10 % av cykelställen utformas för platskrävande cyklar, ex lastcyklar och cykelkärror

Cykelställ på innergårdar och förgårdsmark ska möjliggöra fastlåsning av cykelram.

50 % av cykelställen ska vara väderskyddade.

Tvåvåningsställ ska vara utrustade med gasfjädring.

Cykelparkering för platskrävande cyklar ska i första hand ordnas inomhus i bottenplan eller i väderskyddat cykelförråd på gården.

Laddmöjlighet för elcyklar och permobiler.

Cyklar är i dagsläget ofta värdefulla och det finns därför en betalningsvilja för säker cykelförvaring i låsbara skåp.

Utrymme för att mecka och tvätta cyklar

Cykelparkering ska vara framkomlig och inte begränsas av hinder i form av höga trösklar, många dörrar eller trappor. God bredd och svängradier dimensionerade för platskrävande cyklar.

Automatisk dörröppning.

Maxlutning ramper 1:12 eller genomgående hiss med minsta mått 2x0.9 meter. Ej genomgående hiss ska ha minsta djup 2,3 m.

Utrymmeskrav för dörrar och gångar:

Synlig placering med tydlig hänvisning i form av skyltar och hänvisning i golvet.

Endast cykelställ i det undre planet i tvåvåningsställ räknas som lättillgänglig.

Källa: MOBILITET FÖR MALMÖ - +MOBILITETSÅTGÄRDER OCH UTFORMNING AV PARKERING FÖR FASTIGHETSÄGARE år 2021

snabbare att gå än att använda sin cykel för dessa resor. Cykelparkeringen på Stationstorget är därför framförallt att betrakta som besöksparkering för restaurang, butikslokal och kortare besök till skolan vid torget. 25 p-platser bedöms räcka för detta behov.

I anslutning till verksamhetslokaler planeras allmän cykelparkering in. Exempel på platser kan vara butikslokaler, gym och restauranger. Cykelparkering bör ligga inom 25 från målpunkten för att komma till användning.

Bostäders och verksamheters cykelparkering

Bostäderna och kontorens behov av cykelparkering ska lösas på kvartersmark. Antalet platser enligt stadens riktlinjer är 2,5-4 platser/lägenhet. I stadens parkering-PM för Alvik anges 3 platser/100 kvm BTA för området. Detta medför cirka 4000 cykelparkeringsplatser för bostäderna.

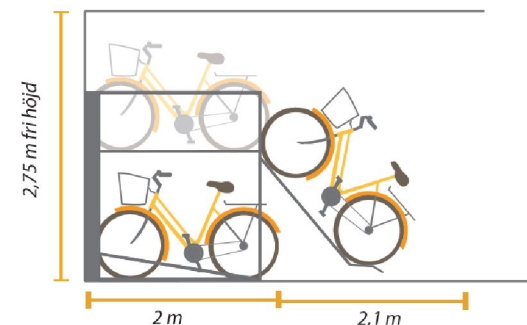
Cykelparkeringen ska ligga i bekväm anslutning till entréer, vara trygga och stödsäkra. Även permobiler kräver möjlighet att parkeras och laddas. I Alviks strand kan det pga de stora höjdskillnaderna vara lämpligt att anlägga cykelparkering i garage, med infart i områdets lägre delar med hiss till fastigheterna.

Genom att utforma cykelparkeringen attraktiv finns möjlighet att få en minskning av parkeringstalet enligt stadens modell för flexibla och gröna parkeringstal. Exempel på kriterier för god cykelparkering visas i vidstående figur och textruta.

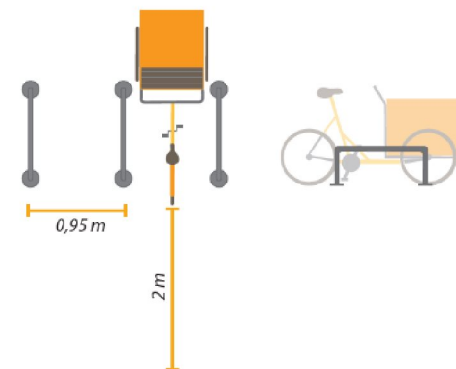
5.3 BILTRAFIK

Området är en återvändsgränd för biltrafik och därför utan genomfartstrafik. Biltrafiken i området har mål i området. Större delen av garagens infarter placeras i områdets lägre delar och längsgatorna är inte parkering tillåten. Det håller nere trafikmängderna i de övre delarna av området där framförallt leveranstrafik och angöringstrafik till entréer kommer att köra. Besöksparkeringen samlas i gemensamt garage.

Områdets gator är 6 meter breda och klassificeras som lokalgator. Högsta tillåtna hastigheten i området är 30 km/tim. Vid viktiga passager för gående och cyklister prioriteras de oskyddade trafikanterna genom hastighetsäkrade passager. Där behov finns kan passagera regleras som övergångställen. Det kan t ex vara aktuellt där många skolbarn korsar gatan. De två kurvorna bidrar till låga hastigheter inom området.



12. Tvåvåningsställ ska vara 2 m djupa, ha ett manövreringsutrymme på 2,1 m samt ett cc-avstånd på 0,4 m vid växelvis höga/låga ställ eller 0,5 m vid traditionella ställ.



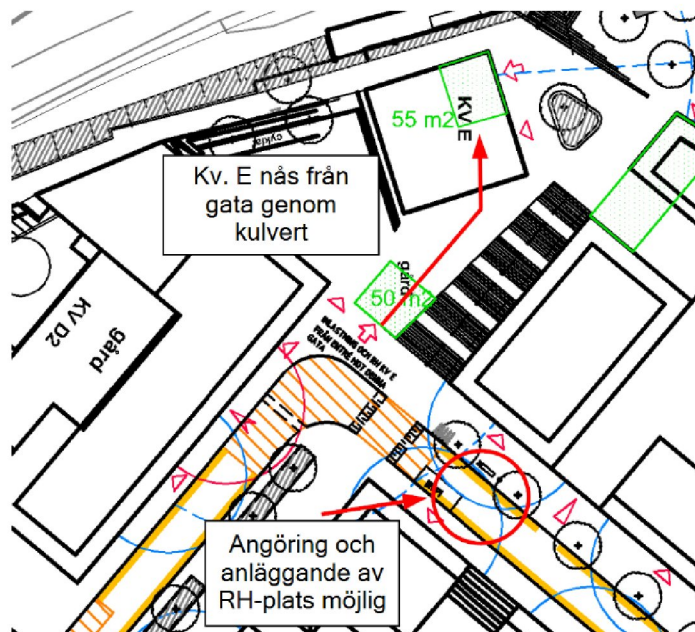
- Figur 10. Låga cykelbågar används med fördel för att reservera plats för platskrävande cyklar. Platskrävande cyklar behöver ett manövreringsutrymme på 2 m.

Gatorna i övre delen av området lutar 5% men planar ut något i kurvorna. De stora lutningarna ställer krav på god snöröjning och halkbekämpning. Längs Alviks strand är det plant. Vid skolan och förskolan i Laboratoriebyggnaden lutar gatan 3 % vid planerad angöring.

Området innehåller inga vändplatser (förutom vändplatsen vid Stationstorget där allmän biltrafik bör begränsas) och gatubredden medger inte vändning av personbilar. Det innebär att angöringstrafiken i området kör i en slinga genom området, Gustavslundsvägen och Alvik Strand.

PARKERING OCH ANGÖRING UNDER MARK

Vasakronans stora garage försörjer de ovanliggande kvarteren med parkering och angöring för sophämtning (enligt punkterna 3.) i en gata som ligger under mark enligt fig. 10. Även nätstationer nås från gatan under mark. Det minskar både biltrafik och lastbilstrafik i området. För sophämtningen innebär det plan och väderskyddad inlastning för sopor. I garaget ordnas också platser för besöksparkering till området (enligt punkt 10 i figur 10.) Besöksparkeringen har en hiss till områdets övre delar för ökad tillgänglighet.



Figur 9 - Kv E. Gata nås genom kulvert

Studentbostäder och förskola i kvarter F saknar invändig kommunikation till garage och hänvisas till hiss ner i Vasakronans garage. De befintliga kulturbyggnaderna Vita Villan respektive Fabriken angörs från gata, men parkering hänvisas till Vasakronans garage.

Kvarter E når garage under kvarter D2 genom invändig kommunikation. Angöring sker på lokalgata söder om byggnaden och trapphus nås genom en kulvert enligt fig. 9.

GATA UNDER MARK

GARAGEPLAN +4,3

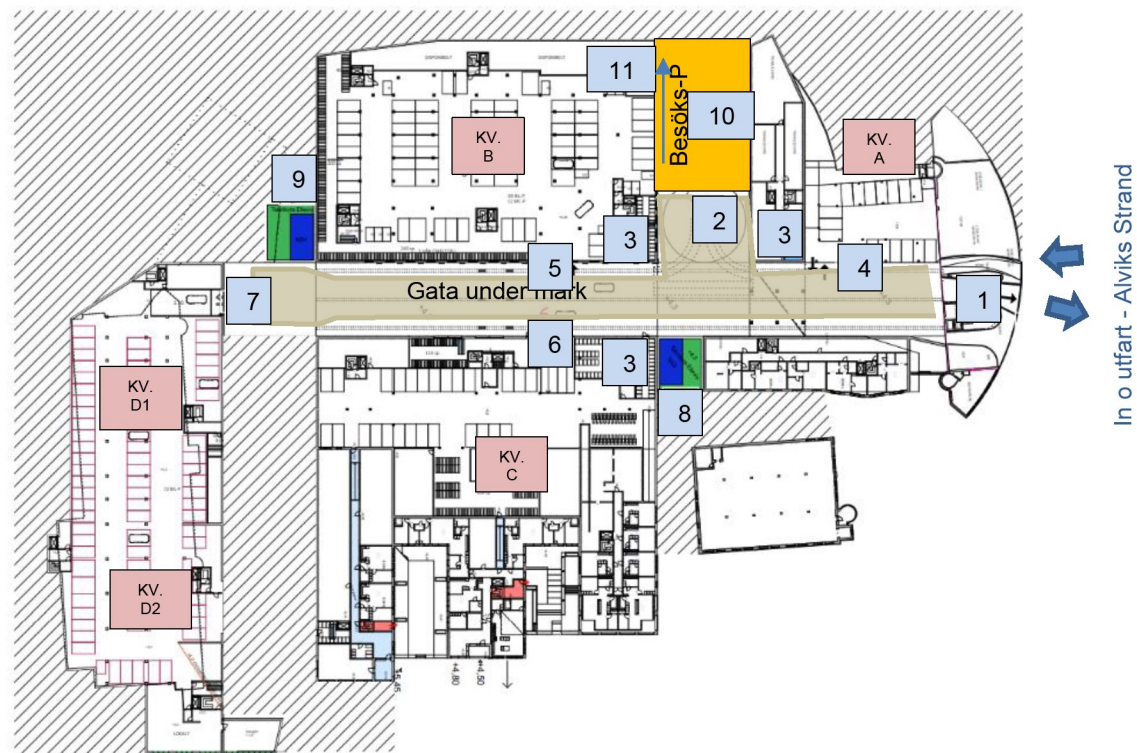
"En underjordisk matargata gestaltas med anknötning till gaturummet ovanför och servar fordons- och cykeltrafik till kvartersvisa garage, miljörum och nätverkstationer, samtliga placerade under mark. En ordentlig huvudentré till denna del av området ges i portiken till det befintliga Hus K, där infart för cyklister och motorfordon separeras men med samma dignitet i uttryck."

1. Entré gata under mark
2. Vändplats lastbil
3. Miljörum
4. Entré bil- & cykelp kv A
5. Entré bil- & cykelp kv B
6. Entré bil- & cykelp kv C
7. Möjlig entré garage kv D1/ D2
8. Nätstation 3 + teknikyta (Ellevio)
9. Nätstation 4 + teknikyta (Ellevio)
10. Möjligt uthyrningsgarage i två plan (+4,3 & +8,3)
11. Ramp för garage kv B

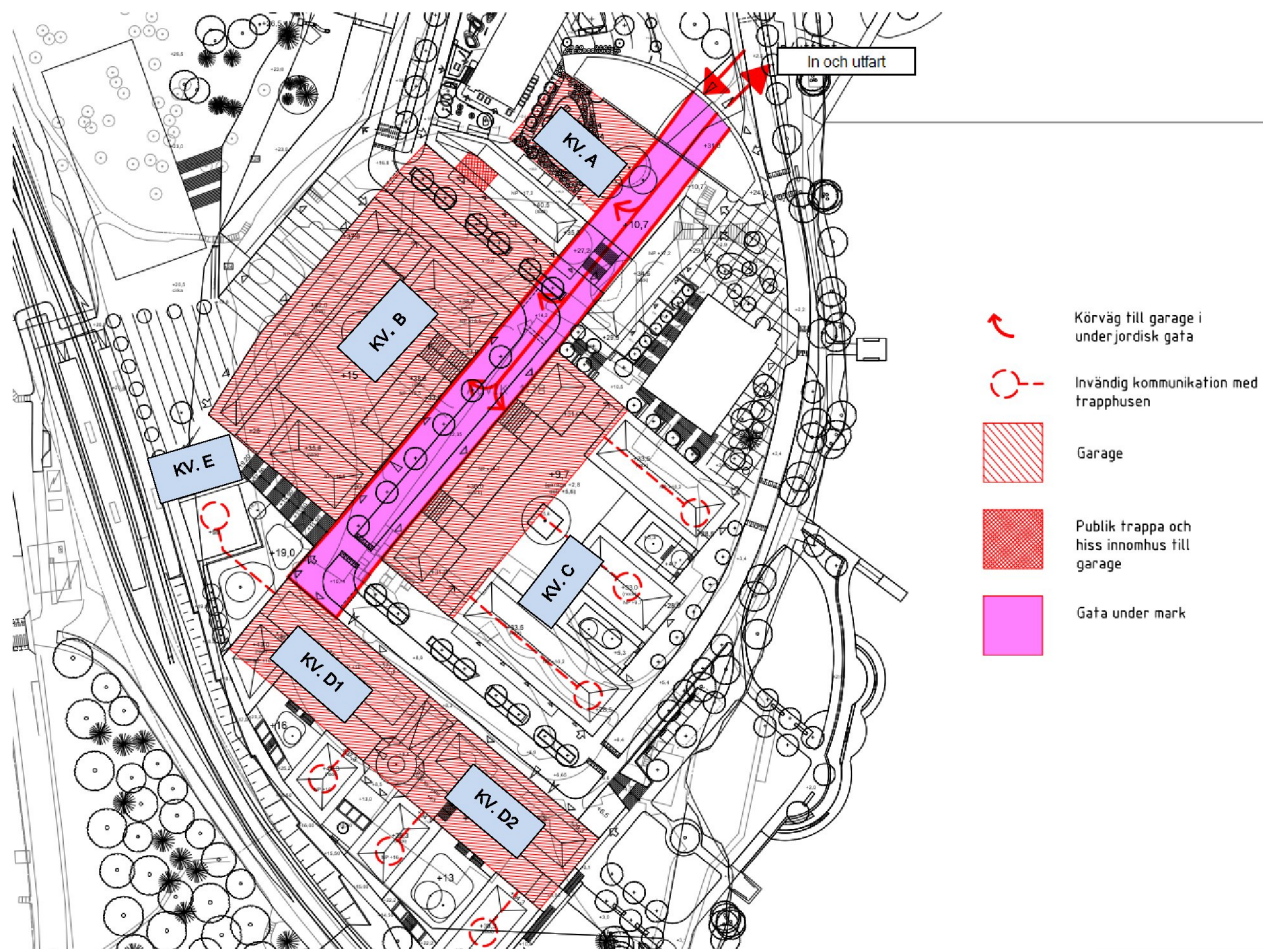


FK UNDERLAG DETALJPLAN

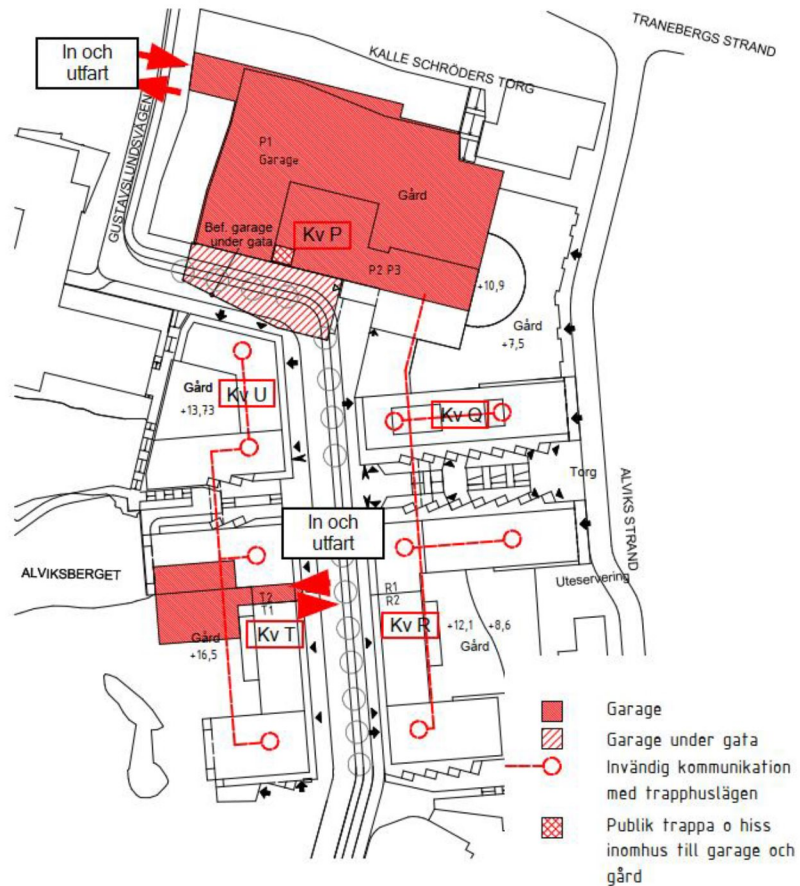
DELINLÄMNING 2021-06-30



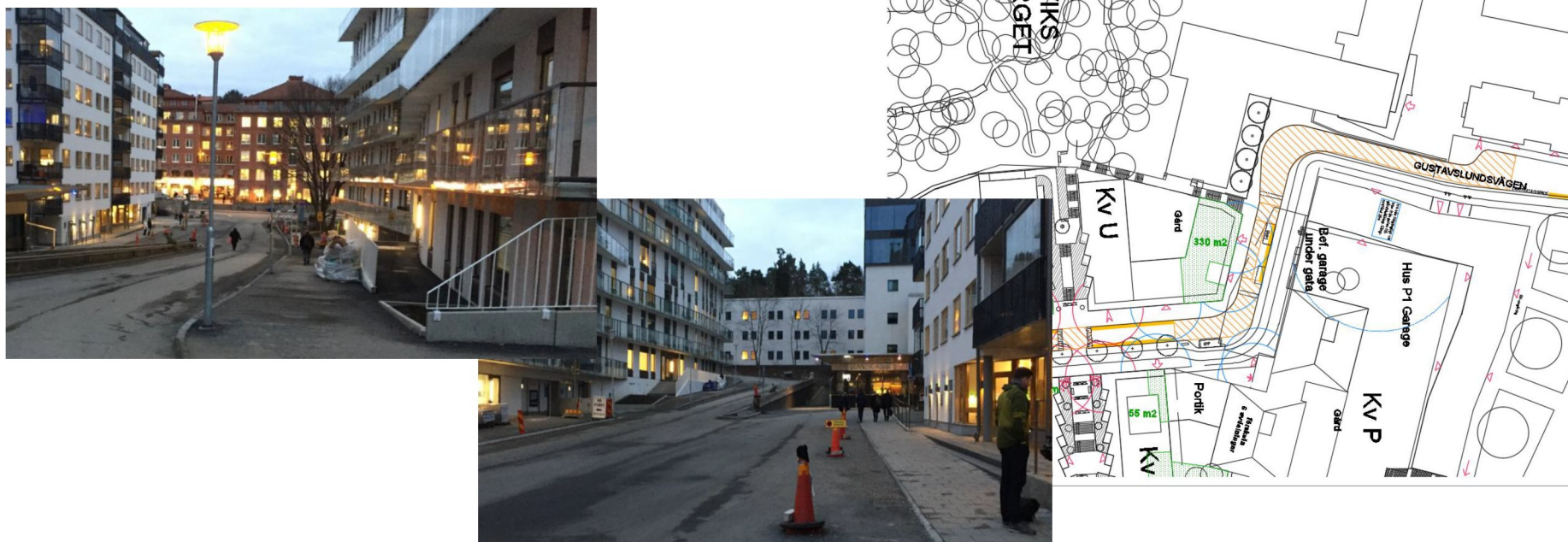
Figur 10. Gata under mark med in/utfart mot Alviks strand. Vändplats för Los i anslutning till miljörum. (Brunnberg och Forshed).



Figur 11 - Parkering under mark och kopplingar trapphus Vasakronans del. Längsta avstånd i invändig kommunikation mellan trapphus och garage är ca 50 m



Figur 12 - Parkering under mark och kopplingar trapphus JMs del. Längsta avstånd i invändig kommunikation mellan trapphus och garage är ca 120 m (Lindberg Stenberg Arkitekter)



Figur 13 Infarten till området intill hotellet på Gustavslundsvägen (foto dagens situation, föreslagen justering av gatans läge och utformning)

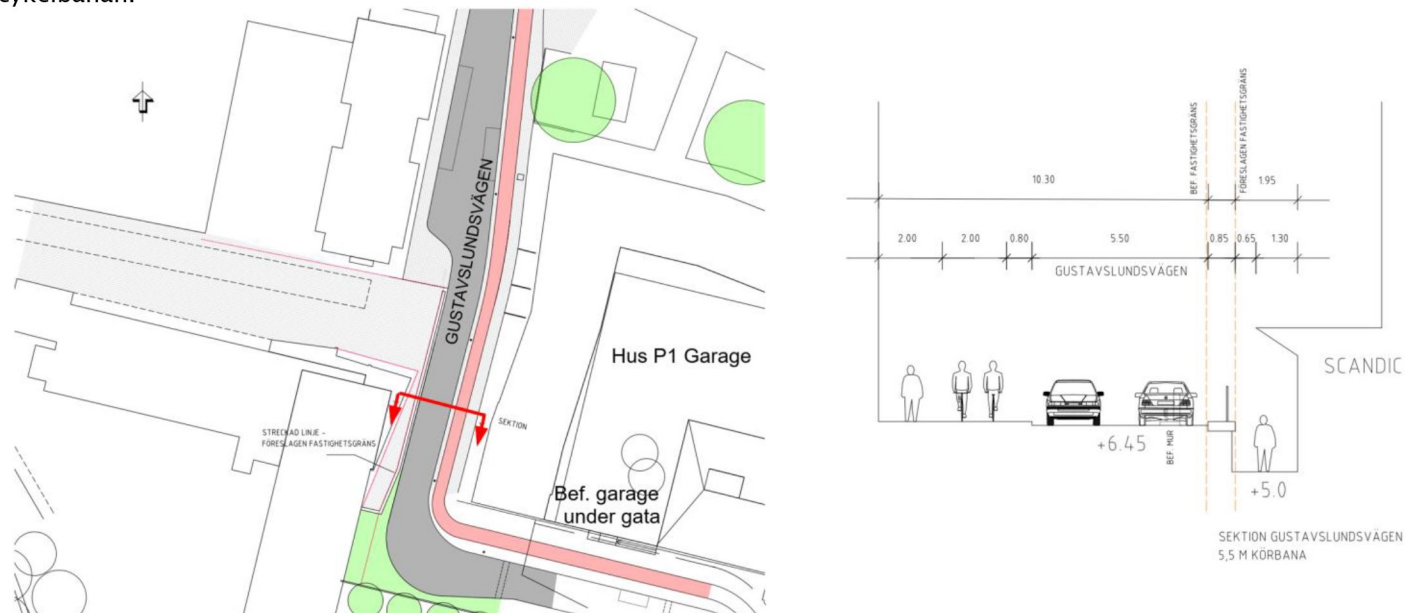
OMRÅDETS VÄSTRA TILLFART, GUSTAVSLUNDSVÄGEN

I områdets västra tillfart, Gustavslundsvägen, är det trångt mellan mur och byggnad. Gatan lutar ca 8 % på sträckan. I dagens lösning är körbanan smal men dubbelriktad och längs det nybyggda kvarteret finns en smal gångbana. Infarten till garage i hörnet av kvarteret utgår och all in och utfart samlas i de nedre infarterna.

För att ge plats för cykelbana enligt cykelplanens förslag och samtidigt behålla körbanebredd som medger dubbelriktning behöver murens läge flyttas ut ca 1.65 meter i sidled. Eftersom muren hamnar närmare fasaden till hotellet öster om muren föreslås gångbanan och cykelbanan lokalt smaltas av till 2 meter vardera för att minska avståndet som muren behöver flyttas. Mellan körbana och cykelbana blir det en skyddsremsa om 0.8 meter där belysningsstolpar kommer kunna stå.

Idag finns en bussangöring i anslutning till hotellets infart på den del av Gustavslundsvägen som i dagsläget är samnyttjad fastighetsmark. Bussarna backvänder på gata och över gångbana. I planförslaget där gatan övergår till staden kommer detta inte vara möjligt då det saknas utrymme för att vända en buss i området. Buss kommer heller inte kunna köra upp för backen och vidare in i planområdet då detta är dimensionerat för en 12-meters lastbil och inte en boggibuss (turistbuss). Därför föreslås det att bussangöring flyttar ut på Gustavslundsvägen i höjd med Kalle Schröders torg. Bussangöringen flyttar då ca 50 meter norr ut och gångavståndet blir ca 100 meter till hotellets entré. Alternativt anordnas möjlighet för bussar att vända inom hotellets fastighetsmark inne på parkeringen bakom hotellet.

Vidare finns en upphöjd markdocka för sopsug på Gustavslundsvägen som ligger inne på fastighetsmark. I och med breddningen av gång och cykelbanan kommer denna docka ligga mer än 5 meter från körbanan och därmed inte kunna användas av mobil sopsug. Dockan föreslås byggas om till en anslutningspunkt under lucka som ligger i allmän gångbanan inom 5 meter från körbana. Om det ej är möjligt att förlägga anslutningspunkten i under mark föreslås den upphöjda markdockan flyttas så att den står mellan kantsten mot körbanan och den föreslagna cykelbanan.



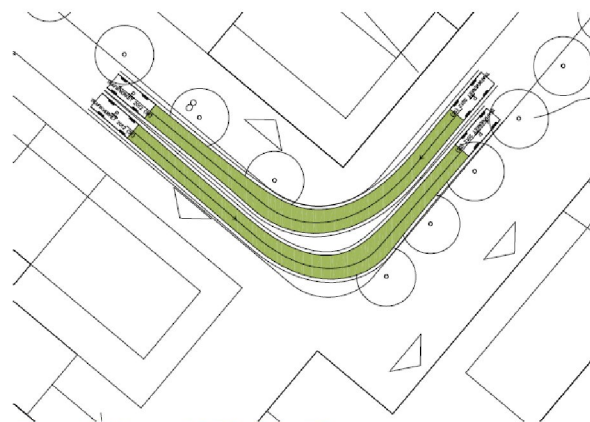
Figur 14 – Sektion med flyttad mur och breddad körbana vid västra tillfarten.

5.4 DIMENSIONERANDE TRAFIKSITUATION

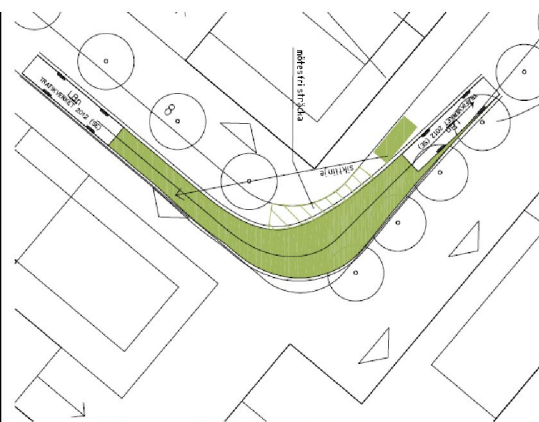
Körbanorna på områdets lokalgator är normalt 6 meter breda. I området förslås parkeringsförbud utom på platser där mötesbredd saknas och stannandeförbud krävs (genom kurvor) för att säkerställa framkomlighet. Det innebär att korttidsangöring och parkering upp till 3 timmar med tillstånd för rörelsehindrade längs kantstenen är tillåten utan särskild skyltning där parkeringsförbud gäller. Staden kan också genom att införa lokala trafikföreskrifter ordna särskilda markerade parkeringsplatser för personer med tillstånd för rörelsehinder, på- och avlastningsplatser etcetera om behov uppstår. Dessa platser kommer då att ligga på raksträcka i körbanan och innebära ett möteshinder för övrig trafik. Eftersom trafikmängderna i området kommer att vara låga är det en acceptabel lösning. (Se bilaga – ritning – angöring till entréer för exempel av placering entréer och hur angöringsbehovet då kan lösas.)

Områdets topografi innebär att gatorna lutar 5 % med vilplan i de tvära kurvorna för att skapa tillgängliga och framkomliga kopplingar mellan stranden och Tvärbanans hållplats Alviks strand. De två kurvorna kan liknas vid korsningar och innebär att lastbilstransporter som kommer att trafikera lokalgatorna kör med körsätt C enligt VGU, dvs inkräktat helt eller delvis på motriktat körfält i kurvorna. Stannandeförbud i kurvorna behövs för att säkerställa att lastbilar kommer fram. Personbilar kommer att kunna mötas i 20 km/tim i kurvorna.

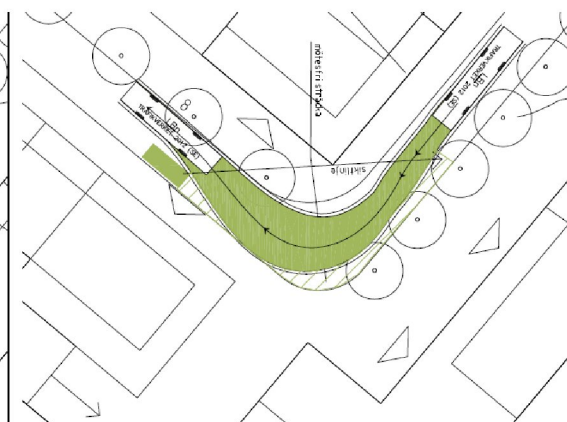
Nedan redovisas körspår för normal dimensionerande trafiksituation då personbilar möts i kurva och extrem dimensionerande trafiksituation då lastbil ska passera kurva.



Figur 15 Normal DTS, PB+PB



Figur 16 Extrem DTS, LbN ytterkurva



Figur 17 Extrem DTS, LbN i innerkurva

5.5 TILLGÄNGLIGHET, PARKERING OCH BESÖKSPARKERING

Tillgänglighet i form av angöring är oftast möjlig inom 10 m och ska alltid klaras inom 25 meter från byggnadernas entréer (PBL).

Skolans huvudentré är en viktig målpunkt och ligger vid Stationstorget vid hållplatsen Alviks strand. Intill torget ordnas vändmöjlighet med 9 m radie för leveranser, angöring av rörelsehindrade samt sophämtning till skola och entréer och lokaler i kv F (Typfordon Los vänder utan backning). Vid områdets förskolor ordnas särskilda lastplatser för matleveranser och sophantering. Skola och förskolor planeras utan parkeringsplatser.

Vasakronans stora garage med infart mot Alviks Strand utformas som en gata under mark med nätstationer och soprum för kv A, B och C och för att klara lastbilar (los-fordon). Det minskar trafiken med större fordon och behovet av angöringsplatser på gatan i området.

Inom området gäller normalt parkeringsförbud. Det innebär att korttidsangöring är tillåten och parkering för rörelsehindrade upp till 3 timmar. Se ritningsbilaga med sammanställning över områdets angöringsmöjligheter. Inga parkeringsplatser föreslås ordnas på gatumark utan all parkering för såväl bostäder, kontor och besökare till boende och verksamheter hänvisas till platser i garage. Enstaka platser för personer med rörelsehinder ordnas vid tex skolan. Boverkets riktlinjer anger att parkering för rörelsehindrad ej bör anläggas där gata lutar mer än 2% i längsled. Dock medför områdets topografi att gatorna genom området till stor del kommer luta 5% (vilket är max. lutning enligt PBL). Undantag är dock gatan längs med Alviks strand som är flack och till stor del kommer klara 2%.

I parkerings-PM framtaget av staden anges ett projektspecifikt parkeringstal om 0,4675 parkeringsplatser per lägenhet. Till detta kommer 10 % platser för besöksparkering. Till kontoren har det antagits att 5 parkeringsplatser behövs per 1000 kvm BTA. Till verksamhetslokarna 7 per 1000 kvm BTA som nyttjas av besökande och anställda. En mindre livsmedelsbutik planeras i kv. A och har antagits behöva 28 parkeringsplatser per 1000 kvm BTA.

5% av förskoleeleverna och de yngre skoleleverna i årskurs F-4 bedöms få skjuts med bil (beskrivs närmare i kapitel 6 om trafik till skolan och förskolan). Till detta kommer det finnas behov av korttidsparkering så att skjutsande föräldrar kan parkera bilen gå med barnen till entré.

Parkering föreslås ske i två större separata garage, samt i mindre garage för de kvarter som ej nås direkt från de större garagen. De större garagen kan utformas som en gemensam "öppen del" för besöksparkering och kontor samt boendeparkeringen i stängda delar där särskild behörighet krävs för att komma in. Hiss från besöksgaragen till områdets högt belägna delar ökar tillgängligheten. Mobilitetslösningar som bilpool, bra cykellösningar, leveransskåp för hemleveranser kan ytterligare sänka kravet på parkeringsplatser men framförallt förenkla att leva en vardag utan bil. Hur kvarteren kopplas till garage redovisas principiellt i fig 11 och 12 samt i respektive byggaktörs underlag för detaljplan.

De befintliga kulturhistoriska byggnaderna som bevaras, Laboratoriet Fabriken och Vita villan, saknar garage under mark och parkeringen hänvisas till Vasakronans stora garage. Det gäller också kvarter F som ligger längs Stationsgatan och mitt emot Laboratoriet och innehåller förskola och studentbostäder.

Vasakronan	Antal lägenheter (760 + 100 studentlägenheter)	Yta lokaler 1050 kvm (varav ca 130 kvm livsmedelsbutik)	Yta kontor 4250 kvm
P-tal bostad (0,4675)	356		
P-tal studentbostad (0)	0		
10 % Besöks-P	36		
Parkering lokaler (7/1000 kvm BTA)		7	
Parkering livsmedelsbutik (28/1000 BTA)		4	
Parkering kontor (5/1000BTA)			22
Summa	392	12	22

JM	Lägenheter 552 st	Yta lokaler 1755 kvm	Yta kontor 5300 kvm
P-tal bostad (0,4675)	259		
10 % Besöks-P	26		
Parkering befintliga bostäder Alviks torn	154		
Parkering lokaler (7/1000 kvm BTA)		13	
Parkering kontor (5/1000 kvm BTA)			27
Summa	439	13	27

	Korttidsparkering hämta/lämna
Skolan (5% av elever i Åk F-4)	15
Förskolor (5% av eleverna skjutsas)	12

Tabell 1 - Sammanställning behov av parkeringsplatser

Parkering till kontor, lokaler, skola, förskola och besöksparkering till bostäder kan och bör samnyttjas. Behovet av bilparkering skiljer sig över dygnets timmar för de olika verksamheterna och genom samutnyttjande kan det totala antalet parkeringsplatser som behövs hållas nere. Tabell 2 visar på antalet redovisade parkeringsplatser samt, borträknat boendeparkering, hur många platser som är lämpliga att samnyttjas. Parkeringen i JMs kvarter täcker inte upp till behovet med det platsspecifika p-talet, men möjlighet till p-köp med upp till 40 parkeringsplatser kan komma att anordnas i Vasakronans garage.

Tabell 3 visar uppskattad beläggning på samnyttjade platser utifrån verksamheter. Korttidsparkering för hämtning och lämning på skola och förskola sker framför allt koncentrerat till maxtimme under morgonen inför skolstart

Parkering Vasakronan

Under kvarter	390
Under gata	55
P-köp JM	-40
Summa	405

Antal boende-P	356
Kvar till samnyttjande	49

Parkering JM

Kv. P	402
Kv. T	9
P-köp VK	40
Summa	451

Antal boende-P	413
Kvar till samnyttjande	38

P-Behov som kan samnyttja p-platser

Skolan (korttidsparkering)	15
Förskolan (korttidsparkering)	12
Besöks-P	62
Verksamheter (lokaler+ kontor)	74

Summa antal platser som kan samutnyttjas : 87

Tabell 2 - Sammanställning redovisad parkering, behov av parkering till bostäderna samt parkeringsplatser som kan samnyttjas.

Verksamhet	Vardag kl 07-10	Vardag kl 10-16	Fredag kl 16-19	Lördag kl 10-13	Natt
Boendebesökande	30%	30%	70%	40%	50%
Verksamheter	10%	90%	20%	20%	10%
Skola och Förskola	100%	0%	100%	0%	0%
Summa behov P-platser	54	86	86	62	39

Tabell 3 - Tabell med uppskattning av beläggning av parkeringsplatser uppdelat på tid och verksamhet samt summering av totalt behov av parkeringsplatser för samnyttjande

Lämpliga mobilitetsåtgärder och möjlighet till samnyttjande som kommer påverka antalet parkeringsplatser kommer att studeras vidare under samrådstitiden. Möjlighet att ladda elfordon behövs också på ett stort antal av parkeringsplatser. Både för boende och för besökande.

5.6 TRAFIKALSTRING

I Alviks strand planeras för totalt ca 1300 bostäder, en skola med 630 elever. I området planeras även 18 avdelningar förskolor inom JM och Vasakronans områden. Även vissa mindre verksamheter som restauranger och mindre butiker och caféer planeras i området (ca 5 000 kvm LOA).

Trafikalstringen från bostäderna kan beräknas inom ett intervall om 1,5-2,0 bilresor per bostad/dygn. Detta ger en trafikstring om **ca 1950-2600 fordonsrörelser/dygn genererat från bostäderna**. Den lägre siffran i intervallet är trolig om parkeringstalet hålls lågt, besöksparkering görs avgiftsbelagd och andra mobilitetslösningar ges företräde i planeringen. Det ska vara lätt att slippa ha bil. De tillkommande bostädernas trafik fördelas jämnt mellan Gustavslundsvägen (48 %) och Alviks Strand (52 %) enligt garageinfarternas placering. Dagens trafik från området fördelar sig med 55 % på Gustavslundsvägen och 45 % på Alviks Strand.

Trafik till skolan beskrivs i kap 6. Beroende på skolans inriktning och upptagningsområde kan alstringen av trafik till denna variera, men är koncentrerad till morgonmaxtimme, ibland ännu snävare – till morgonmaxkvart. Biltrafiken på Stationsgatan begränsas till varu- och sophämtning samt transporter av personer med rörelsehinder. Parkering för besökande till skolan hänvisas till besöksparkering i Vasakronans garage. **Trafikmängderna till skolan via Gustavslundsvägen kan antas vara omkring 100 resor/dygn på Alviks Strandsidan, och då en majoritet i morgonens maxtimme. På Runda vägen antas biltrafiken öka med 50 resor/dygn.**

Leveranser till boende i befintliga hus, hotellverksamhet, förskolor och övrig verksamhet i området antas generera trafik om **ca 1000 fordon/dygn**.

Total trafikstring efter förändrad markanvändning i JM och Vasakronans delområde bedöms enligt Tyréns därmed till cirka **3100-3700 fordon per dygn. Biltrafiken fördelar sig med ca 2600 fordon på Gustavslundsvägen och ca 1300 fordon på Alviks Strand.**

Det är i samma storleksordning som dagens uppmätta trafik från området (**3600 f/d**) och orsakar inte någon nämnvärd ökning av belastningen på Gustavslundsvägens korsning med tvärbanan gentemot dagens trafik. De största trafikmängderna kommer också att ligga innan områdets båda garageinfarter passerats. I områdets övre delar kommer trafiken utgöras av angöringstrafik och vara avsevärt mindre eftersom parkeringsmöjligheter saknas.

En större förändring än trafikmängden som alstras i området är att riktningen på trafiken förändras mot dagens situation: En större andel är på väg från området på förmiddagen då alstringen sker från bostäder istället för dagens kontor och vice versa. Trafiken kommer också i framtiden att vara störst under förmiddagens högtrafik men omvänd och riktad mot Alviksplan. Det innebär en förbättring för kapaciteten i den känsliga korsningspunkten Alviksplan under förmiddagen jämfört med dagens stora kontorsbebyggelse. Framkomligheten ut från området försämrars däremot på morgonen. Det är därför viktigt att bussarnas framkomlighet in och ut från bussterminalen säkerställs. Under eftermiddagen kommer trafiken i huvudsak vara riktad mot Alviks Strand men mer utspridd och risken för köbildning till Alviksplan blir därför mindre jämfört med dagens kontorsbebyggelse. Tillåts den totala trafikmängden på Gustavslundsvägen öka alltför mycket så kommer vinsten av de omvända trafikströmmarna att ätas upp.

Biltrafik, övergripande prognos år 2040:



Fig 18 Trafikflöden Trafikverkets basprognos 2040

Biltrafik, lokalt i planområdet:



Fig 19 Lokal biltrafik

5.7 AVFALLSHANTERING, RÄDDNINGSTJÄNST, TEKNISK FÖRSÖRJNING/DRIFT

Manuell sophämtning från miljörum föreslås i området. Miljörum inom området nås i de flesta fall inom 10 meter från angöringsplats. I de fall avståndet överskrids medför det högre taxa för sophämtning. Avfallshantering sker i Vasakronans centrala delar via gata under mark och i övrigt längs gatorna. Vid skola och förskolor på särskilda lastplatser annars på sträckor där parkeringsförbud gäller. Lutningen på gatorna är oftast 5 %. För lastplatser vid skola och förskola max 3 %. Gatan under mark i Vasakronans centrala delar minskar antalet platser där manuell sophämtning sker i stark lutning. Avfallshanteringen för Alviks Strand har behandlats i separat PM (PM Avfall JM/Vasakronan 180226). I den nedre delen av området i den befintliga delen av kv P finns mobil sopsug som töms från gatan i en dockningsstation som ligger inom fastighetsmark. När cykelbanan tillkommer innebär det att dockningsstationen behöver byggas om och få en placering i allmän gatumark.

Räddningstjänst kan trafikera lokalgatorna i området. För de kvarter som inte ligger mot gator behöver brandsäkra trapphus ordnas.

Längs Alvis strand planeras en pumpstation i Strandparken. Servicefordon angör stationen genom att ställa upp längs gatan.

Gatorna i området är utformade för att klara rationell snöröjning. Utrymme för snöupplag finns exempelvis i gatornas trädtrader. Till Strandparken finns en körbar serviceväg för parkdriften. För trappor behöver drift och snöröjningsfrågan studeras vidare så att trappor inte behöver stängas av vintertid.

5.8 TRAFIKSÄKERHET OCH TRYGGHET

Gatorna i området har en utformning som säkerställer hastigheter under 30 km/tim. Två kurvor, stora lutningar och angöring i körbana utgör naturliga farthinder. Låga hastigheter för biltrafiken är den viktigaste faktorn för att undvika allvarliga olyckor. Vid platser där många människor korsar gatan hastighetsäkras och tydliggöra platserna genom upphöjda passager. Vid korsningen med lokalgatan till stationstorget med skola och korsande cykelpassage utformas passagen som övergångsställe och cykelöverfart. Hastighetssäkringen sker genom närheten till kurva som dämpar bilarnas fart.

Lutningarna i området är det som orsakar största riskerna i området. Cykeltrafiken i nedförslut innebär höga hastigheter. I uppförsbacke innebär lutningen att cyklister kör långsamt och kanske vingligt och ibland leder cykeln. Geometri enligt cykelplanens krav är därför viktigt. Vintertid så är snöröjning viktigt för att undvika halk- och fallolyckor. Det gäller också de många trappor som kommer byggas i området. Konflikten mellan utfarten från garage i kv Racketen och cyklister i 8% nedförslut i den norra delen av Gustavslundsvägen har identifierats. Förtydligande utformning med väjningsmarkering vid utfart över cykelbana och varningssignal vid utfart kan vara exempel på lösningar för att minska risken för olyckor och studeras vidare i detaljprojekteringen.

Genom en blandning av bostäder, allmän park och verksamheter med kontor och skola fås en levande stadsdel med många människor i rörelse. Bostäderna har fönster mot alla delar i området och undanskymda vrår undviks. Allmänna stråken är belysta och ger en ökad trygghet.

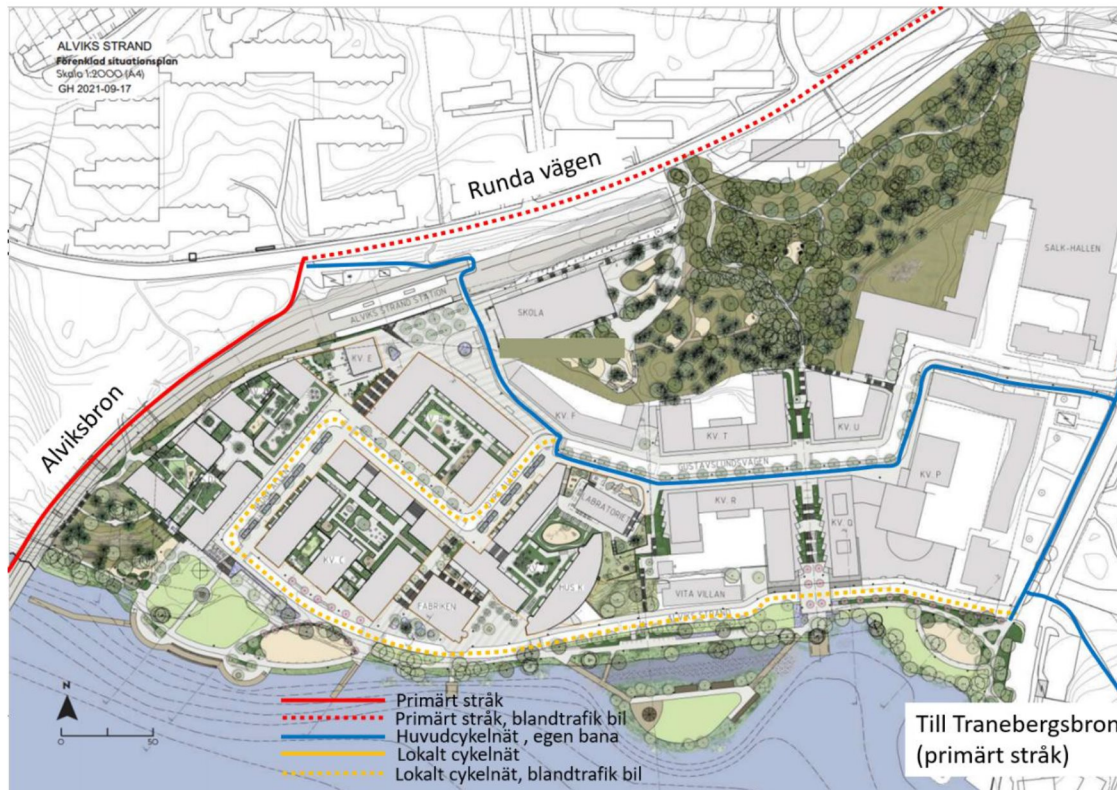
6 TRAFIK TILL SKOLAN OCH FÖRSKOLORNA

6.1 GÅNGTRAFIK:

Till skolan löper gångvägar från Runda vägen med signalreglerad passage över spåren eller över spårens tunnel vid Alviksberget. Från området når eleverna skolan via områdets gångbanor eller trappkopplingar. Gatan till Stationstorget föreslås som en lågfartsgata där biltrafiken begränsas med förbud för oönskad trafik.

6.2 CYKELTRAFIK:

Placeringen av skolan i området och kopplingen till det primära stråket längs Alviksbron motiverar en cykelbana genom området. I den nya cykelplanen föreslås denna koppling som ett nytt huvudstråk som kopplar till huvudstråk längs Gustavslundsvägen och cykelbana till Tranebergsbron och det primära stråket till innerstaden. Det nya cykelstråket genom området föreslås som en 2,5 m bred dubbelriktad cykelbana enligt cykelplanens standard. Vid infarten till området i anslutning till hotellet är tillgänglig bredd begränsad och cykelbanan föreslås därför smalare med 2 meters bredd på en kortare sträcka.



Figur 20 - Befintliga och nya cykelkopplingar i området

Skolan ska lösa sitt behov av cykelparkering inom kvartersmark. Stockholms stads riktlinjer för cykelparkering anger ett spann på 30-70 platser/100 elever för grundskola. Antalet platser som skolan behöver är för en skola med 630 elever 190-440 stycken. Liksom för cykling till tvärbanan bedöms de flesta elever som bor i planområdet gå till skolan och antal cykelställ som ordnas kan därför ligga i den nedre delen av spannet, 200 platser. Skolgårdsyta bör prioriteras för lek och vistelse men en del av ytan bör reserveras för utbyggnadsmöjligheter av cykelparkeringen. Placeringen av skolans cykelparkering är viktig för att vara attraktiv. Den ska vara enkel att nå, belyst och vara under uppsikt. Risker är annars stora att torgets cykelplatser och möblering används i första hand.

6.3 BILTRAFIK:

Skolor innebär risk för stor biltrafik i skolans närhet. Särskilt under morgonen i anslutning till skolstart kan situationen bli kaotisk. Enligt Stockholms stads riktlinjer¹ ska planeringen utgå från att barn inte ska hämtas och lämnas med bil och särskilda platser för hämtning och lämning bör identifieras på ca 200 - 300 meters avstånd från skolan från vilka barn kan ta sig till skolan på säkra gångstråk. Det anges även i riktlinjerna att lämpliga gatuparkeringsplatser kan skyltas om till korttidsparkering för att möjliggöra för föräldrar att parkera och gå med sina barn till skolan.

Stadens riktlinjer anger även att parkeringsförbud bör gälla i direkt anslutning till skolan. I planområdet kommer det inte finnas möjlighet till parkering längs med gatorna, utan endast möjlighet till korttidsangöring där föräldrar kan stanna till och släppa av sina barn. För att minimera biltrafiken vid Tvärbanans hållplats, torget och skolans huvudentré föreslås att allmän biltrafiken förbjuds på lokalgatan som leder upp till stationen och att gatan ges en utformning som signalerar låg fart. Detta kan tex ske genom att samma beläggning som torgytan väljs på gångtor och körbana och att gatan utformas utan eller med låg höjd på kantsten. Endast transporter av varor, sopor och personer med rörelsehinder föreslås tillåtas på Stationsgatan. Antalet transporter till skola (entré/kök/soprum) och förskola (kök/soprum) vid Stationstorget bedöms till ca 15 transporter/dag.

SISABS trafikutredning² antar att ca 2/3 av skolans elever kommer komma från Alviks strand och att ca 1/3 av eleverna kommer komma utifrån området. Från Alviks strand bedöms 5% av eleverna i årskurs F- 4 och 3% av eleverna i årskurs 5-6 bli skjutsade med bil till skolan. Av de som kommer utifrån Alviks strand bedöms 15% av eleverna i årskurs F-4 och 7% av eleverna i årskurs 5-6 bli skjutsade med bil. Se tabell 4. Antagandet utgår från jämförelse mellan närliggande Alstensskolan som främst omgärdas av enfamiljshus samt Årstadalsskolan som omgärdas av flerfamiljshus som ligger i ett läge motsvarande Alviks strand.

¹ Säkra och trygga skolvägar

² Trafik-PM för skola i Alviks strand, underlag till övergripande trafikutredning. Daterad 210913

Antal elever/åk F-4, åk 5-6 och bostad	Alviks Strand	Övrigt upptagningsområde	Uppskattat antal fordon vid korttidsangöring
Elevers bostad	630x2/3=420	630x1/3=210	
F-4 (300+150 elever)	5% av 300=15	15% av 150=23	(20% av 15=3 20% av 23=5) 3+5=8
5-6 (120+60 elever)	3% av 120=4	7% av 60=4	4+4=8
Totalt	19, avrunda till 20	27, avrunda till 25	13

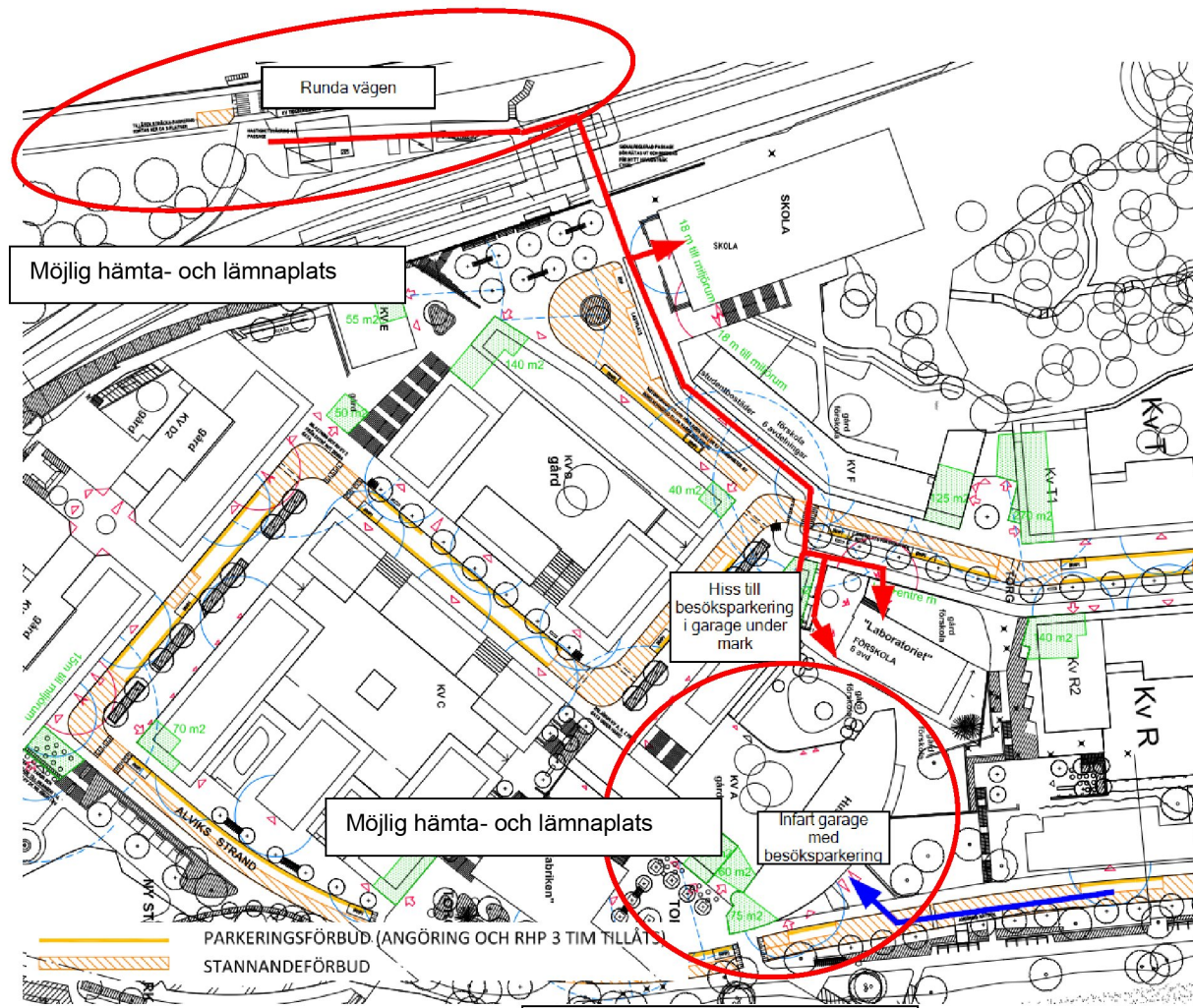
Tabell 4 - Antal elever som blir skjutsade uppdelat efter årskurs och bostad. Antal elever i årskurs 4 utgör 20% av eleverna i F-4. Källa: SISABS trafikutredning

I Alviks Strand bedöms risken för omfattande hämtning och lämning med bil vid skolans entré mot Stationsgatan vara liten. Boende i området får ingen tidsvinst att lämna barn med bil och parkeringsplatser saknas på gatorna. SISABS trafikutredning bedömer att ca 20 elever boendes i Alviks Strand kommer skjutas med bil till skolan, vilket kommer ge ca 80 fordon/dygn som kommer stanna längs med gatorna inom planområdet. Besöksparkering för de som hämtar/lämnar med bil och behöver följa med barnet till skolan och förskolorna kan det finnas möjlighet till samnyttjande av parkeringsplatser i Vasakronans stora garage med infart från Alviks Strand. Från garagets besöksparkering tar man sig med hiss upp till området utanför skolan och förskolorna.

Boende i stadsdelarna väster om planområdet (t ex Äppelviken) som väljer att lämna barn med bil har närmare och enklare att stanna vid Runda vägen än att köra runt till Stationsgatan på den västra sidan av spåren. Möjligheterna att stanna till med bil är också bättre på Runda vägen än på lokalgatan i Alviks Strand.

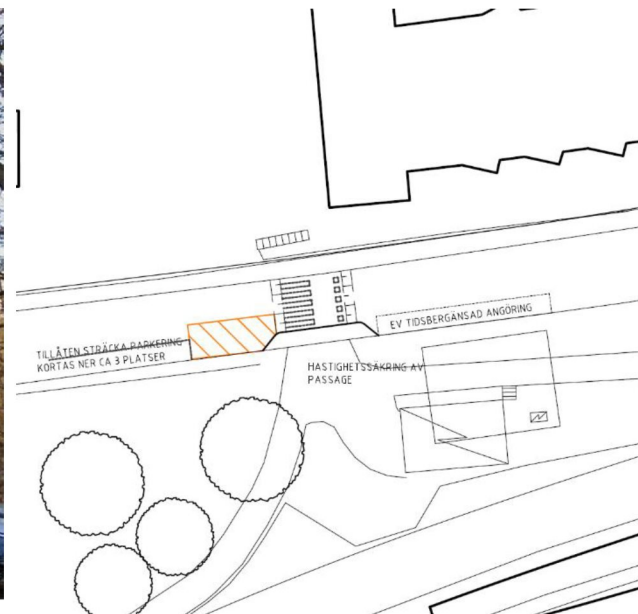
Norr om skolan, längs med Runda vägen, finns möjlighet att anordna avlämningsplats och skylta om gatuparkering till korttidsparkering. Vidare från Runda vägen kan skolan nås genom gångväg utan att behöva korsa biltrafik. Tvärbanan korsas i en signalreglerad korsning.

Boende norr om planområdet (t.ex. Traneberg) som väljer att lämna barn med bil kan det finnas möjlighet till samnyttjande av besöksparkeringen i Vasakronans garage med infart från Alviks strand eller på- och avstigning på lokalgatan i området. Enligt SISABS trafikutredning bedöms trafiken öka med ca 100 fordon/dygn pga elever som bor utanför Alviks strand skjutas till skolan. Av dessa 100 bedöms 50 fordon välja att stanna vid Runda vägen och 50 att stanna i planområdet.



Figur 21 - Möjliga platser att stanna på för föräldrar som hämtar och lämnar barn med bil

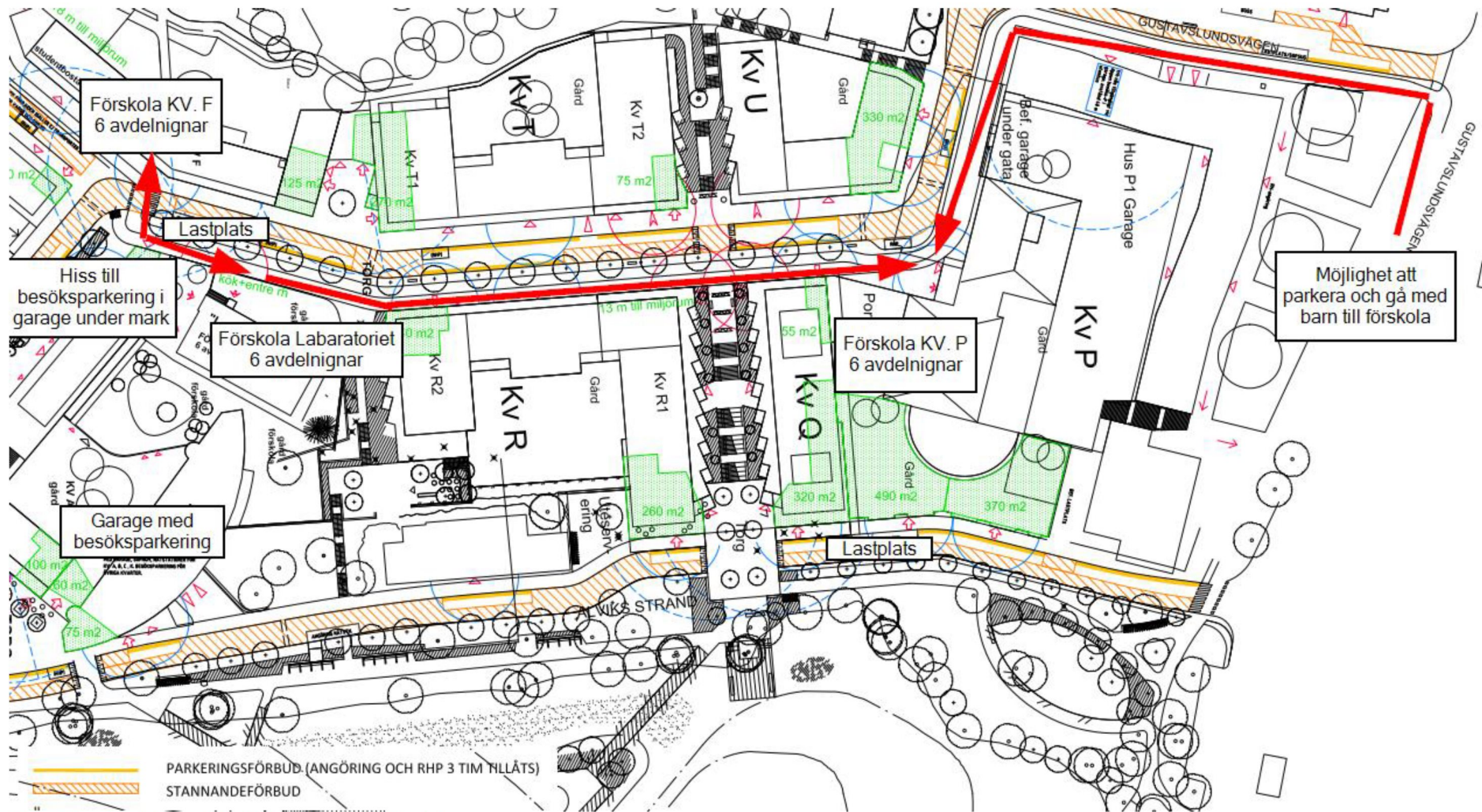
Det går även att jobba med mjuka åtgärder vilket det finns goda exempel på från Smedslättsskolan, som ligger ca 1 km från den planerade skolan vid Stationstorget. Där har man arbetat för en tryggare och säkrare trafikmiljö genom ett aktivt arbete med kampanjer och information där alla uppmanas att ta sig till skolan genom att gå eller cykla. Resultatet har varit positivt med märkbart färre bilar närmast skolan. Det finns även exempel från Tyresö med delade starttider för skoldagen i syfte att dela trafiktöppar som uppstår när föräldrar ska lämna sina barn.



Figur 22 och 23. Idéskiss läge för hastighetssäkrad passage av Runda vägen till Alviks strand och Stationstorget.

För att öka trafiksäkerheten för skolbarn som går och cyklar från Äppelviken bör passagen över Runda vägen i anslutning till Tvärbanans hållplats ses över och hastighetssäkras och belysning förbättras. Se idéskiss ovan. Den längsgående parkeringen slopas i anslutning till passagen/övergångsstället för bättre sikt. Eventuellt kan platser för parkering längs Runda vägen norr om passagen tidsbegränsas för att säkerställa tillgång till platser för kortare ärenden till Stationstorget och skolan. Är platserna längs gatan fullbelagda riskeras annars olämplig angöring på t ex gångbanan vid skoldagens start. Platser som idag används som boendeparkering utgår i samma utsträckning – ca 6 platser).

Det planeras för 18 förskoleavdelningar i området. Leveranser och hämtning av sopor till förskolan i Kv F och i Laboratoriet sker via en gemensam lastplats på Gustavslundsvägen och till förskolan i Kv P sker det via en lastplats på Alviks strand. Entré till förskolorna ligger längs med Gustavslundsvägen. Eftersom det kommer saknas möjlighet att parkera längs med gatorna i området hänvisas föräldrar som lämnar sina barn till förskola med bil till besöksparkeringen i Vasakronans garage samt till kantstensparkering vid Kalle Schröders torg längs med Gustavslundsvägen.



Figur 24 – Angöring och korttidsparkering till förskolorna

Uppdrag: 303391

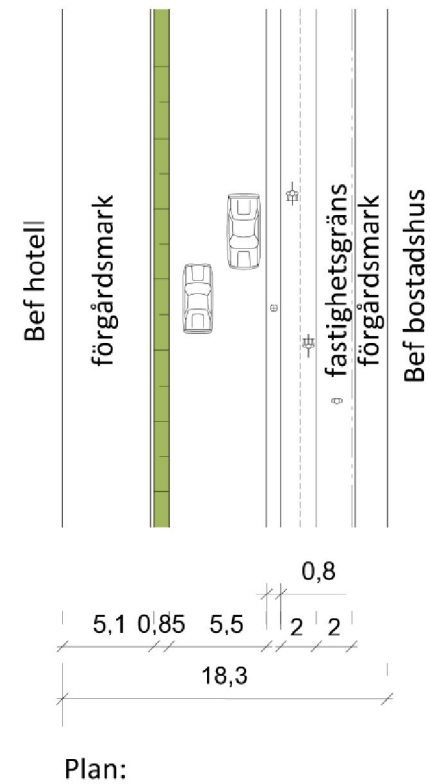
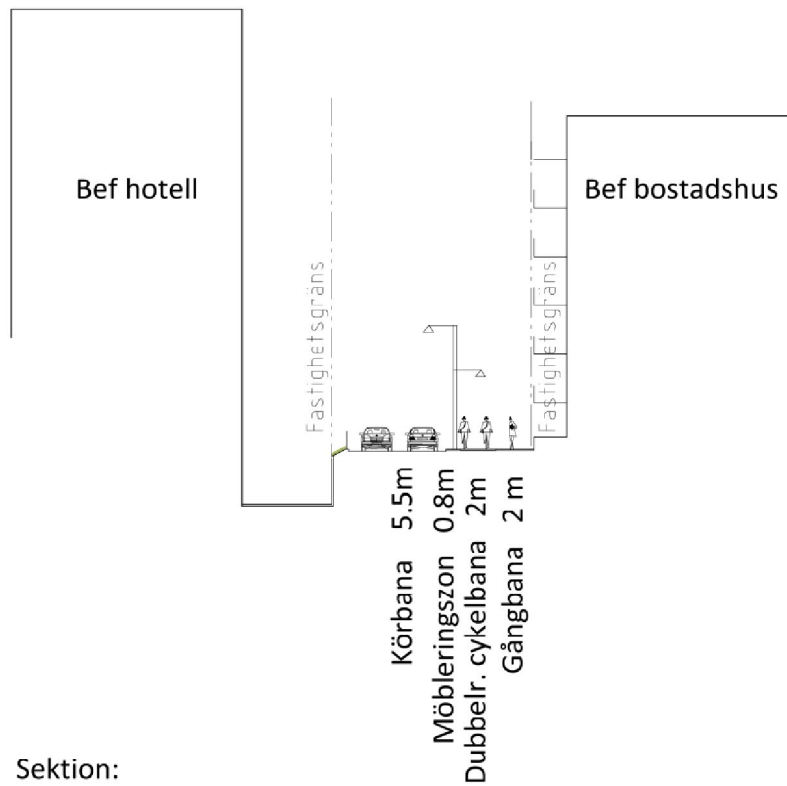
Beställare: JM och Vasakronan

2022-01-21

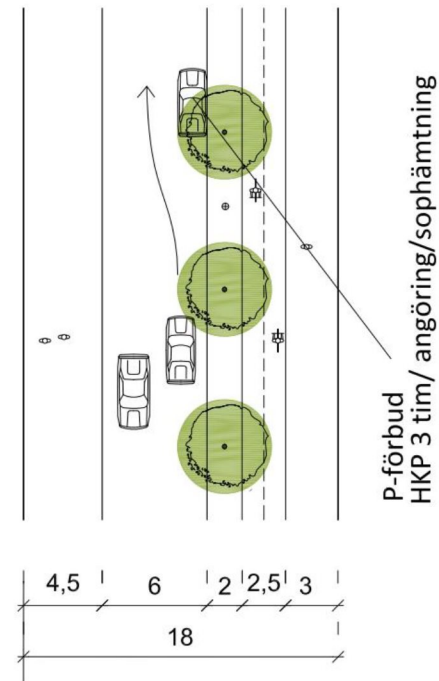
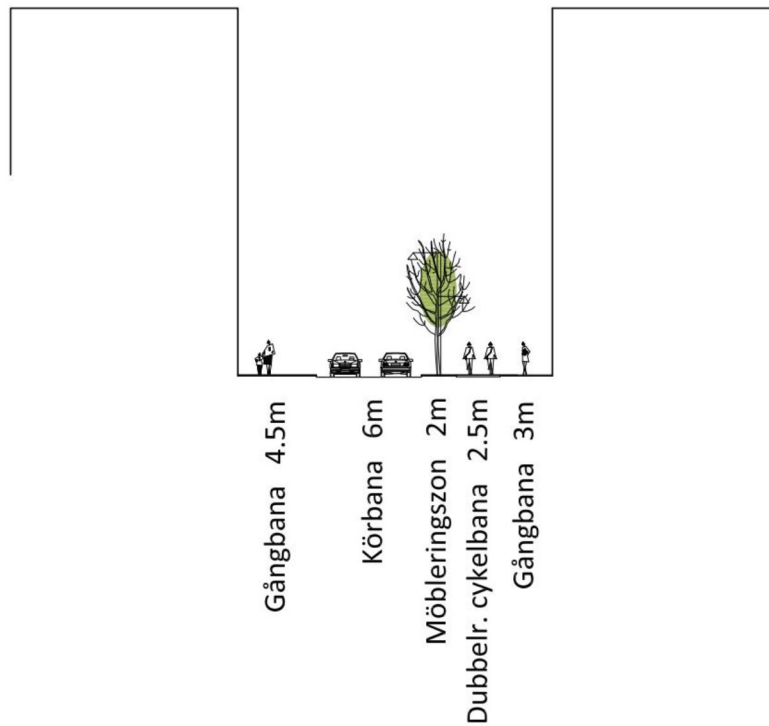
O:\STH\303391\T_Text\Trafik_JM-Vasakronan_220121.docx

7 GATUSEKTIONER

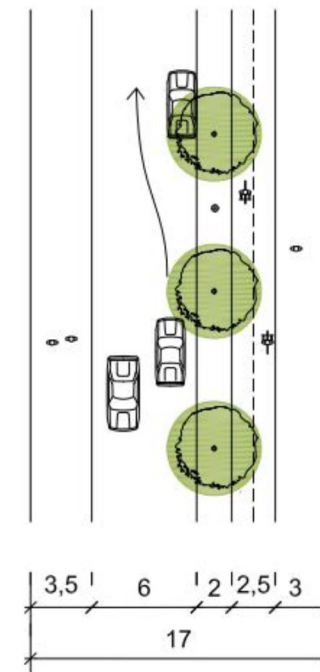
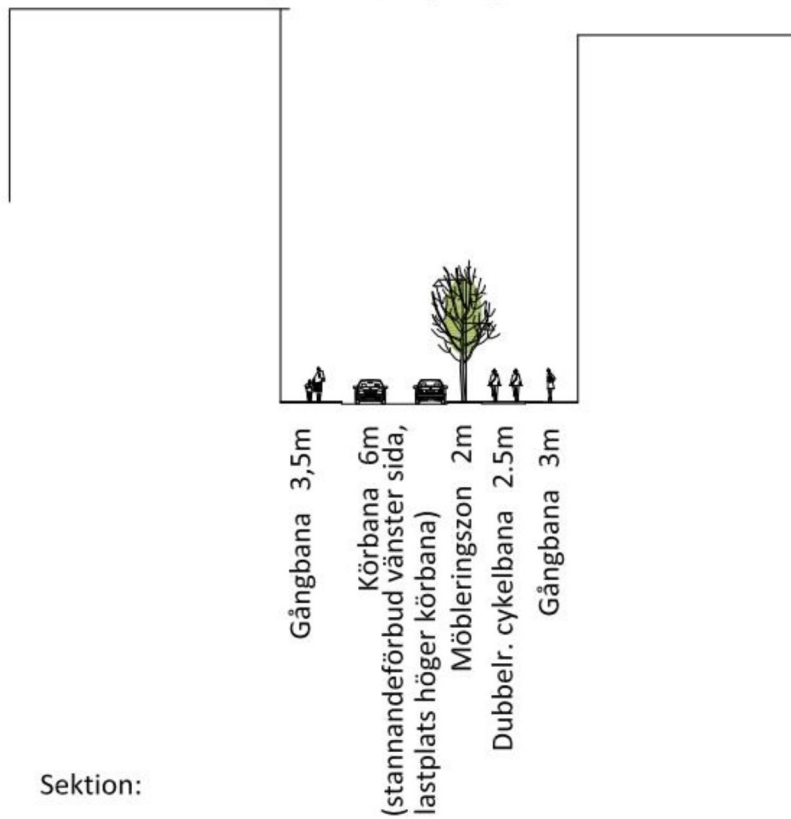
A. Lokalgata (mjuktrafikrum)
Gata 11.25 m med dubbelriktad cykelbana



B1. Lokalgata (mjuktrafikrum)
Gata 18 m med dubbelriktad cykelbana
Parkeringsförbud, angöring i körbana



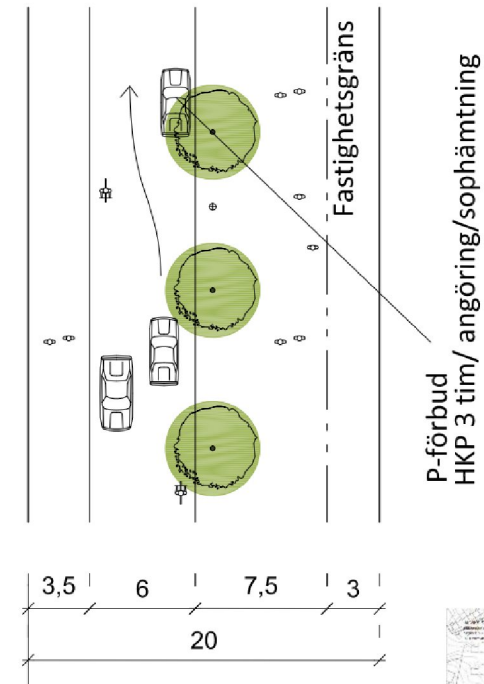
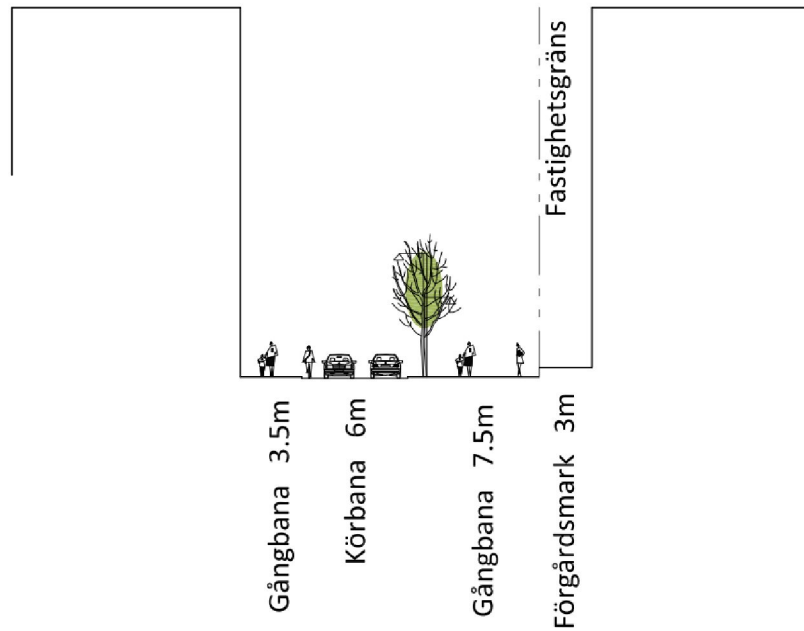
B2. Lokalgata (mjuktrafikrum)
Gata 17 m med dubbelriktad cykelbana
Parkeringsförbud, angöring i körbana



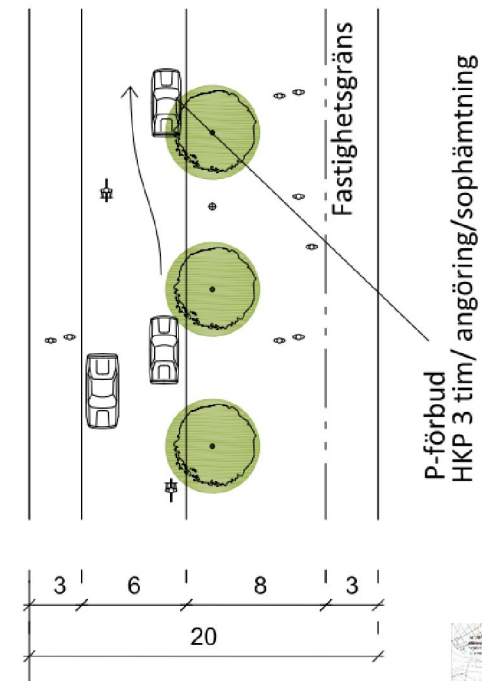
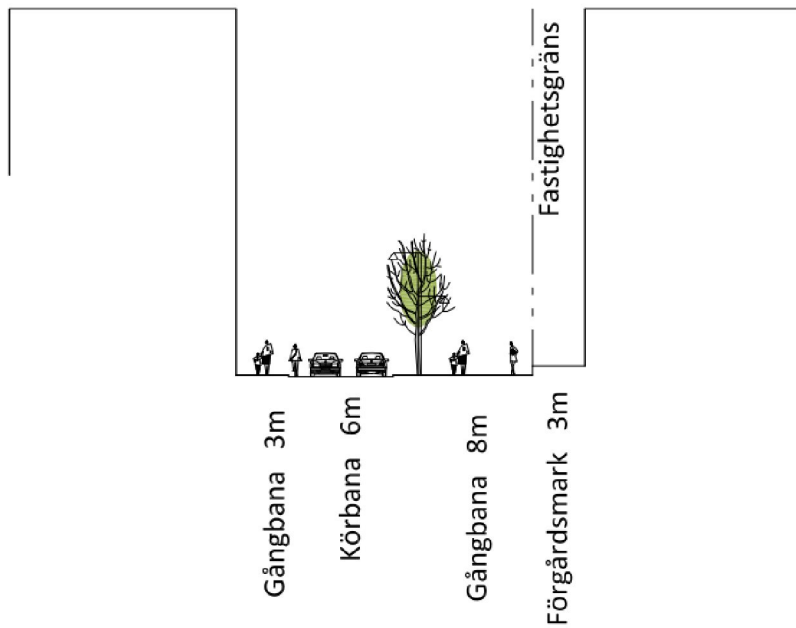
Stannandeförbud vänster sida
Lastplats och RHP höger sida
förskolor



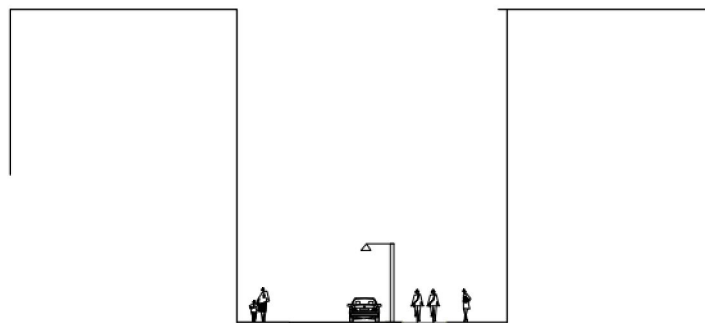
C1. Lokalgata (mjuktrafikrum)
Gata 20 m med cykel i blandtrafik
Parkeringsförbud, angöring i körbana



C2. Lokalgata (mjuktrafikrum)
Gata 20 m med cykel i blandtrafik
Parkeringsförbud, angöring i körbana

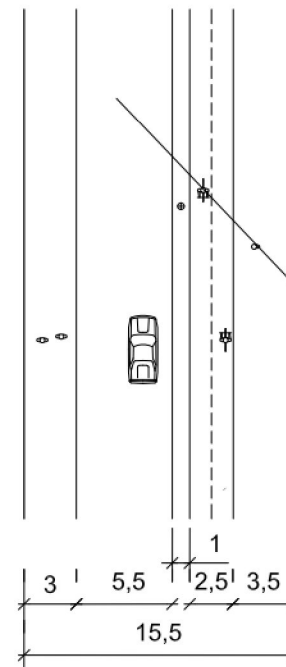


D. Stationsgatan
Gata 15.5 m med cykelbana



Sektion:

Gångbana 3m
Körbana dispenstrafik 5.5 m
Skyddsremsa 1 m
Cykelbana 2.5 m
Gångbana 3.5m

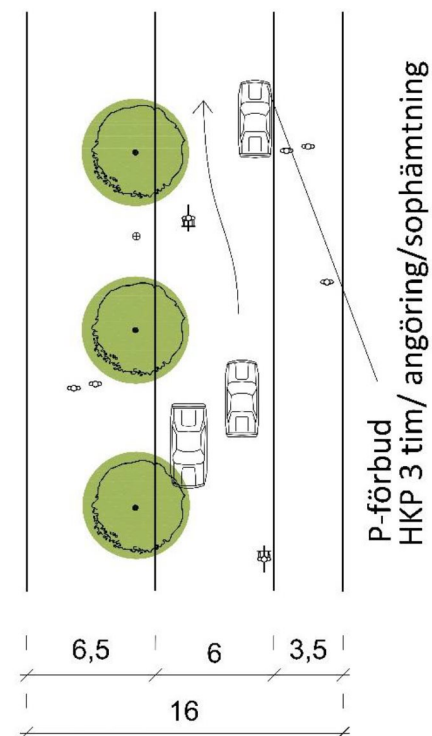
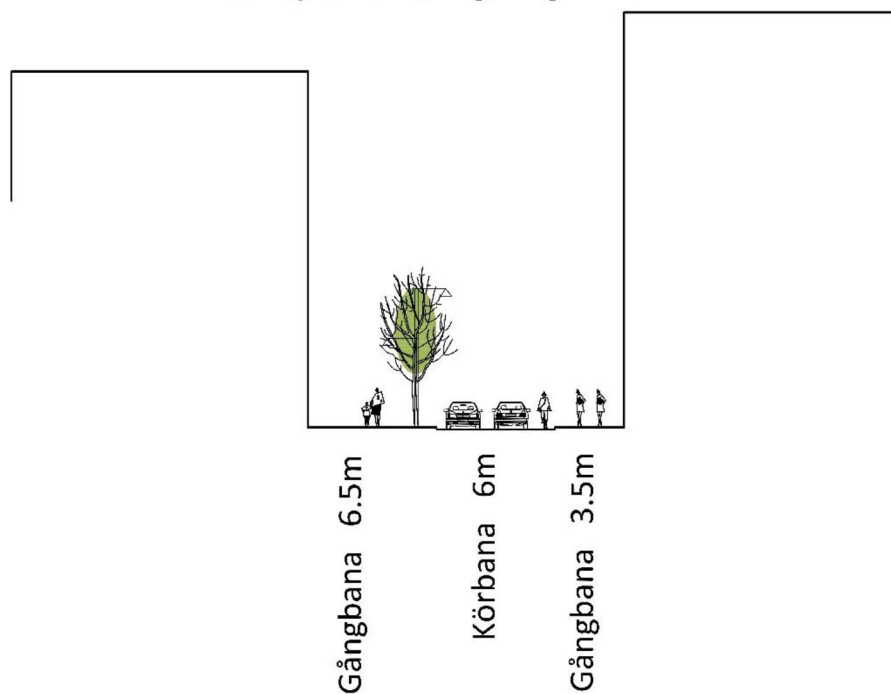


Plan:

Endast transporter av varor, sopor samt personer med nedsatt rörlighet



E. Lokalgata (mjuktrafikrum)
Gata 16 m med cykel i blandtrafik
Parkeringsförbud, angöring i körbana



Sektion:

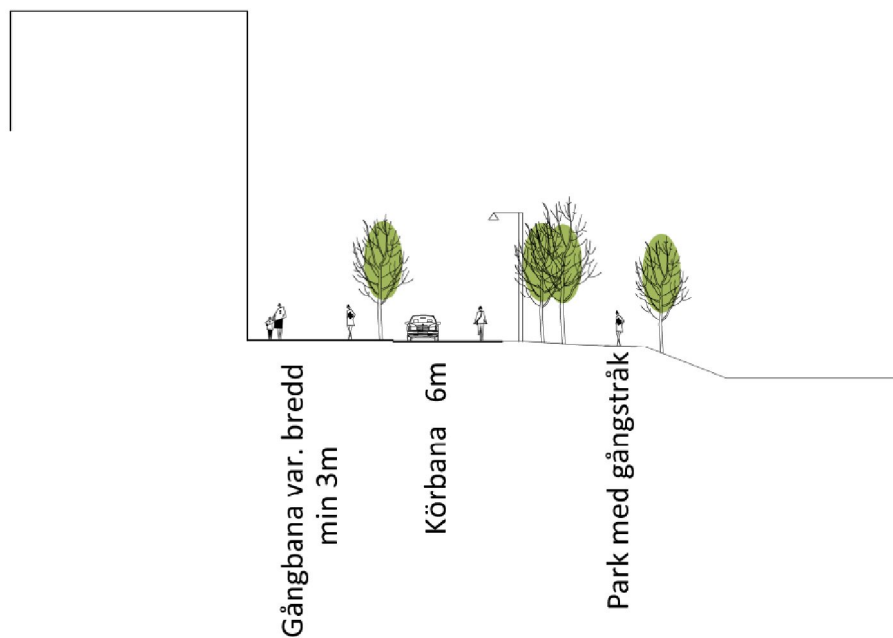
Plan:

Uppdrag: 303391
Beställare: JM och Vasakronan

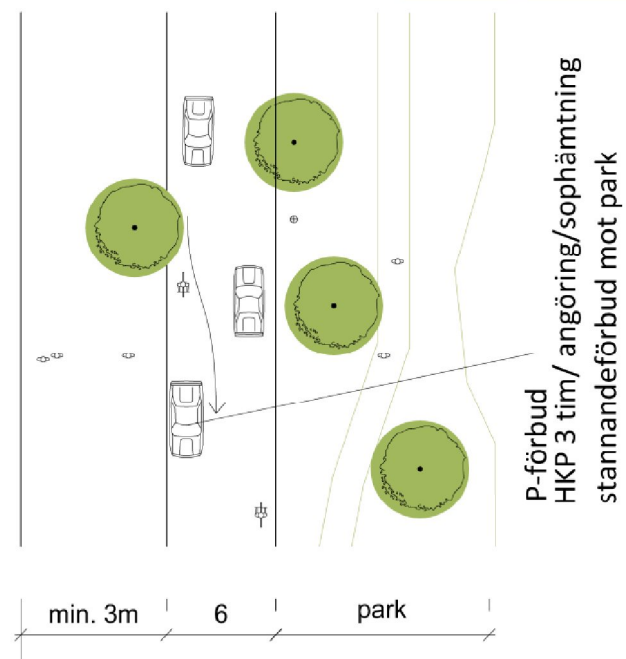
2022-01-21

O:\STH\303391\T_Text\Trafik_JM-Vasakronan_220121.docx

F. Lokalgata (mjuktrafikrum)
Gata 18 m med cykel i blandtrafik
Parkeringsförbud, angöring i körbana



Sektion:



Plan:



8 RESTLISTA TRAFIK, INFÖR FORTSATT PLANERING

Justera höjdsättning i området för att klara att spåren ligger en halvmeter högre än vi tidigare fått uppgift om. (Gatornas höjder justerade men arkitekternas underlag är inte justerat enligt detta).

Justera höjdsättningen för delen vid Scandic Hotell avseende den breddade rampen och flyttade stödmuren.

Parkering: avstämning att parkeringstal för bil och cykel uppfylls, mobilitetslösningar och samnyttjande besöksparkering.

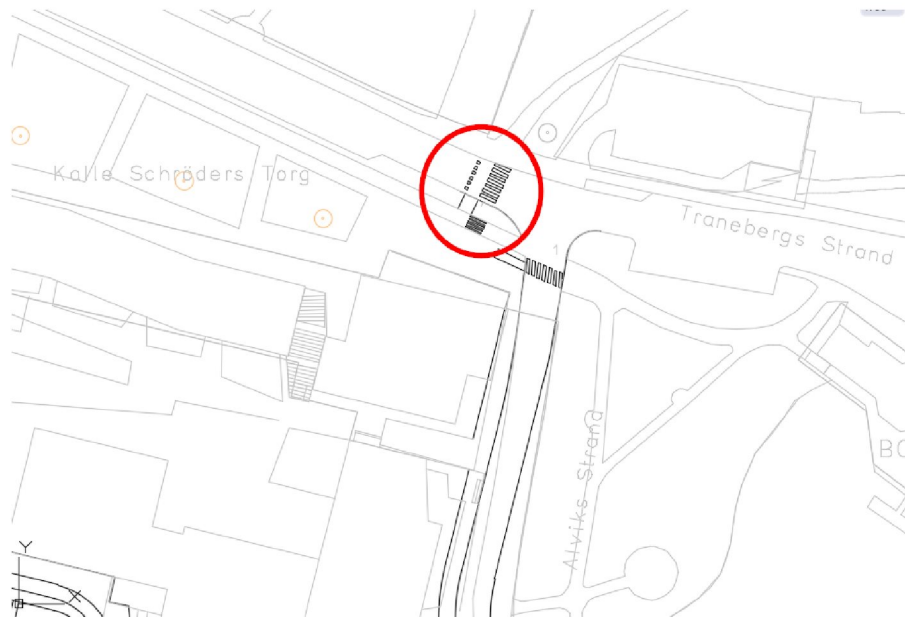
Säkerställa tillgänglig angöring till Strandcafé (Hiss i kv D)

Avstånd sophämtning till skola och förskola på Stationsgatan är 18 meter. Kan det förbättras?

Utreda möjligheten att rätta ut spårpassagen.

Ombyggnad av gångpassage vid Runda vägen enligt fig 22 och 23. Ligger utanför planområdet.

Ombyggnad till gång- och cykelpassage över Gustavslundsvägen till cykelkoppling mot Tranebergsbron (huvudstråk enligt remiss ny cykelplan) enligt figur nedan. Ligger utanför planområdet



BILAGA

Ritning: Översikt trafik A1 plan 1-1000 – angöring Tyréns, 211122

REFERENSER

Alvik Östra:

PM Avfall_JM/Vasakronan

180226

VASAKRONAN/JM

PM Trafikutredning för skola i Alviks strand

180302

SISAB

Alviks Torn:

PM Trafik och parkering kring Gustavslundsvägen, Alvik

110413

EXPLOATERINGSKONTORET