



Josefine Weinberg  
Trafikplanering  
08-508 263 51  
josefine.weinberg@tk.stockholm.se

Till  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2009-01-20

## **Programsamråd för området kring Gustavslundsvägen i stadsdelarna Alvik och Traneberg. Svar på remiss**

### **Förslag till beslut**

1. Trafik- och renhållningsnämnden besvarar stadsbyggnadskontorets programremiss för området kring Gustavslundsvägen med kontorets utlåtande.
2. Trafik- och renhållningsnämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.

Magdalena Bosson  
Förvaltningschef

Anette Scheibe  
Avdelningschef

Mats Fager  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Programarbete pågår för området kring Gustavslundsvägen i stadsdelarna Alvik och Traneberg. Syftet med programmet är att redovisa ett övergripande förslag till hur området kan kompletteras med främst bostäder. Programförslaget möjliggör uppförande av 260 – 300 lägenheter och omfattar tre olika projekt; bostäder och lokaler på kvartersmark i Racketen 8 och 11 samt förskola och bostäder på stadens mark i del av fastigheten Traneberg 1:13. I samband med exploateringen föreslås en del av Gustavslundsvägen få en ny sträckning. Projektet fäster



uppmärksamhet på trafikfrågor med anledning av dagens trafikmängder, tillkommande trafik, behov av åtgärder på övriga vägnätet, trafiksäkerhet samt effekten av en ökad turtäthet på tvärbanan.

Dagens flöde på Gustavslundsvägen är cirka 9 000 fordon per dygn vid passagen över tvärbanans spår. Den planerade förtätningen, inklusive nyligen antagna planer för tillbyggnad av konferensyta och hotellrum i Racketen 9, har uppskattats ge ett ökat resande med cirka 1 500 fordonrörelser per dygn. Bostäderna väntas svara för cirka 800 av dessa. Trafikkontoret bedömer att Gustavslundsvägen tål den föreslagna förtätningen eftersom den nytillkomna trafiken till stor del är motriktad dagens dominerande arbetsplatstrafik. För Alviksplan och Drottningholmsvägen blir effekten obetydlig. Kontoret är positivt inställt till utvecklingen av området men anser att konsekvenser för trafiken bör utredas vidare, bland annat följderna av kommande utökade turtäthet på tvärbanan.

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden besvarar stadsbyggnadskontorets programremiss för området kring Gustavslundsvägen med kontorets utlåtande och att nämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.

### **Programförslag**

I samband med programsamråd har stadsbyggnadskontoret till trafikkontoret översänt ett förslag om ny bebyggelse kring Gustavslundsvägen vid Alviks torg. Programförslaget möjliggör uppförande av 260 – 300 lägenheter och omfattar tre olika projekt; bostäder och lokaler på kvartersmark i Racketen 8 och 11 samt förskola och bostäder på stadens mark i del av fastigheten Traneberg 1:13. Bifogat finns programmet, som behandlar mål och riktlinjer för fortsatt planering, i sin helhet. Programsamråd pågår till och med den 19 december 2008. Stadsbyggnadskontoret har medgivit att remisstiden utsträcks utöver den angivna tiden. Efter programskedet kommer byggnadsprojekten att gå vidare som separata detaljplaneärenden med plansamråd.

På fastigheten Racketen 8 finns idag Salkhallen, med tennisbanor och parkering i garage och däck. Marken upplåts med tomträtt till AB Salktennis. På befintligt parkeringsdäck föreslås ett nio våningar högt bostadshus omfattande 40 – 50 lägenheter och en lokal i bottenplanet. På den befintliga gymbyggnaden föreslås en tillbyggnad med två våningar, innehållande fler gymlokaler samt kontorslokaler.

Programförslaget för Racketen 11, intill strandparken, möjliggör uppförande av 180 – 200 lägenheter på det som idag är ett parkeringsdäck. Fastigheten ägs av

Fabege och föreslagen bebyggelse gäller dels ett niovåningshus och dels ett punkthus på 21 våningar. I bottenvåningarna mot Gustavslundsvägen planeras lokaler för butiker och restauranger.

Exploateringskontoret har för avsikt att anvisa mark för bostäder och en förskola, på del av fastigheten Traneberg 1:13, mellan kontorshusen och bostäderna i Tranebergs Strand. För närvarande finns inte något färdigt förslag, men projektet omfattar cirka 40 lägenheter och en förskola för cirka 75 barn. På platsen finns idag naturmark med tallar och lövträd, en parkeringsyta, en elnätsstation och en lekplats. I programförslaget flyttas elnätsstationen och lekplatsen till strandparken. Som kompensation för ianspråktagen grönyta föreslås i programmet att allmänna ytor vid strandparken rustas upp.



Förslagsskiss från programmet

### Trafik

I programmet föreslås att Gustavslundsvägen i samband med exploateringen ges en ny sträckning i östra delen av området, med anslutning till den befintliga gatan via en cirkulationsplats. På dagens hårdgjorda yta föreslås istället en långsmal parkzon. Enligt programförslaget får Gustavslundsvägen en mer stadslig karaktär och ges förutsättningar för att bli en plats med en mer levande gatumiljö.

Frågor om trafiken rönste stort intresse vid det samrådsmöte som hölls i november. Många sakägare och boende i närområdet befarar att trafiken på Gustavslundsvägen och vid Alviksplan kommer att öka påtagligt om programområdet exploateras ytterligare. Krav har rests på att lösa dagens trafiksituation innan spaden sätts i marken för nya exploateringar. I samband med



att startpromemoria för program för detaljplan behandlades vid stadsbyggnadsnämndens sammanträde den 14 juni 2007 framfördes nedanstående av majoriteten:

*Området kring Gustavslundsvägen har en spännande potential i ett attraktivt läge med närhet till såväl vatten som innerstaden. En förtätning av området är positivt. Trafiksituationen vid Alviksplan och Gustavslundsvägen är emellertid problematisk. Ett tillskott på 400 lägenheter ökar belastningen på befintliga trafiklösningar ytterligare. Eftersom trafikmängden är avgörande för möjligheten till höjd exploatering är det angeläget att i programarbetet eftersträva effektiva åtgärder för ökad framkomlighet och förbättrade trafikflöden.*

I startpromemorian ingick även Akka 9, 10 och 11 vid Vidängsvägen. Den delen vilar för närvarande på grund av ändrade förutsättningar. Den föreslagna exploateringsens omfattning är därmed minskad i programförslaget, jämfört med startpromemorian, och uppgår nu till cirka 260 - 300 lägenheter samt verksamheter. En trafikanalys har utförts som redovisar beräknad trafikallsträng i området och åtgärder för att öka kapaciteten har föreslagits både inom och utanför planområdet.

Trafikfrågorna betonades även i samband med att exploateringsnämnden den 11 december 2008 besvarade remissen gällande programsamråd för Gustavslundsvägen. I samband med beslutet framfördes:

*Den i programförslaget föreslagna bebyggelsen medför ett välbehövligt tillskott av bostäder i ett centralt och attraktivt område med god kollektivtrafikförsörjning. Förslaget kan väntas bli positivt inte bara i sig utan för hela området och exploateringsnämnden ställer sig mycket positiv till programförslaget. Mot bakgrund av att kapacitetstaket för trafik redan är nått vill nämnden emellertid betona vikten av att ett helhetsperspektiv anläggs i de framtida trafik- och infrastrukturplanerna för området. Tillfredställande infrastrukturlösningar måste åstadkommas för samtliga trafikslag, inte endast avseende Gustavslundsvägen utan för hela området, inbegripet Alviksplan och Gustavslundsvägen.*

## **Trafikkontorets synpunkter**

### **Måluppfyllelse**

Vad och var det byggs är av avgörande betydelse för vilka resbehov som uppkommer och vilka färdmedel som väljs. Det nu aktuella områdets attraktiva läge med närhet till kollektivtrafik är ett skäl för kontoret att se positivt på denna vidareutveckling med bostäder och lokaler. Programmet har stöd i Stockholms stads översiktsplan, där det anges att området är ett stadsutvecklingsområde, och ligger i linje med stadsbyggnadsstrategin för en hållbar tillväxt om att satsa på attraktiva och mångsidiga knutpunkter.

### **Fordonstrafik**

Enligt mätningar utförda i månadsskiftet maj - juni 2008 har Gustavslundsvägen ett flöde på cirka 9 000 fordon per dygn vid passagen över tvärbanans spår. Under morgonens mest belastade timme passerade i snitt 510 fordon österut (in i området) och cirka 200 västerut (mot Alviksplan). Under eftermiddagens maxtimme passerade i snitt 230 fordon österut och 435 västerut. Skälet till trafikströmmens riktningsfördelning är att området domineras av arbetsplatser. Tillkommande trafik från de nya bostäderna och verksamheterna vid Gustavslundsvägen, inklusive nyligen antagna planer för tillbyggnad av cirka 800 kvm konferensyta och cirka 10 hotellrum i Racketen 9, har uppskattats alstra cirka 1 500 fordonsrörelser per dygn. De nya bostäderna väntas svara för cirka 800 av dessa resor. Den föreslagna förtätningen kommer att ge en viss effekt på trafiksituationen på Gustavslundsvägen, men kontoret bedömer att gatan ändå kommer att tåla detta eftersom den nytillkomna trafiken till stor del är motriktad dagens dominerande arbetsplatstrafik. För Alviksplan och Drottningholmsvägen blir effekten obetydlig.



Trafikåtgärder har föreslagits både inom och utom planområdet. En del förslag kan genomföras före en eventuell exploatering och vissa är direkt kopplade till nybyggnad kring Gustavslundsvägen och omdragning av gatan. Nedan följer en bruttolista på föreslagna åtgärder. Dessa måste dock utredas vidare i det fortsatta arbetet.

#### Programföranledda åtgärder

- Ny sträckning för östra delen av Gustavslundsvägen.
- Ny cirkulationsplats i korsningen mellan Gustavslundsvägen och kvartersgatan.

#### Övriga föreslagna åtgärder

- Breddning för trafik västerut så att tvärbanan kan korsas av två bilar i bredd och utökat väntområde genom att refuger minskas, kantstenslägen justeras, signalstolpar flyttas och handikapplatser och taxiuppställning flyttas. Effekten blir att gröntiden vid signalen kan användas något bättre för fordonstrafikanterna.
- Väntutrymme ordnas i östlig riktning för vänstersvängande fordon till garage och parkeringstorg genom körfältsmålning och nya refuger. Om de vänstersvängande fordonen har ett eget utrymme minskar störningen på trafik rakt fram längs Gustavslundsvägen.
- En viss förlängning av det ena körfältet mot Alviksplan på västra delen av Gustavslundsvägen. Följden blir ett längre magasin för väntande fordon.
- Möjlighet att angöra området Tranebergs Strand norrifrån, via Tranebergsvägen – som numera är avstängd vid Tranebergsbrons västra landfäste.

#### Kollektivtrafik

Programområdet har mycket god tillgång på kollektivtrafik med såväl bussar som spårbunden trafik i form av tunnelbana, tvärbana och Nockebybanan.

När Tvärbanan förlängs till Solna respektive Kista kommer resandet och turtätheten att öka. Sedan hösten 2008 är turtätheten ökad från 10 till 7,5 minuter och SL har förutspått ytterligare ökning till 2,5 minuter. Detta kommer på några platser att ge konflikter mot övrig trafik. En av de mest svårlösta konfliktpunkterna kommer att bli vid Gustavslundsvägen. Radikala åtgärder såsom en planskildhet kan komma att krävas. Av allt att döma kommer det inte heller att fungera för bussterminalen att vara kvar i dagens läge. För att bussarna inte ska behöva korsa spåren har SL begärt detaljplaneändring för att flytta bussuppställningen till motsatt sida om tvärbanans spår, vid parken framför Medborgarhuset. En viktig fråga när området exploateras är hur trafikströmmarna, dels dagens och dels den tillkommande trafiken som genereras av exploateringen,

kommer att fungera med en utökad turtäthet på tvärbanan. Staden arbetar tillsammans med SL för att lösa detta inom ramen för det pågående planeringsarbetet för Tvärbana Norr.

### **Parkering**

Parkeringsituationen inom området varierar. De allmänna parkeringsplatserna är hårt belastade och likaså gator i närliggande bostadsområden. Däremot är garaget vid Alviks torg aldrig fullt nyttjat. Parkering till föreslagna bostäder löses inom respektive fastighet utifrån parkeringstalet 1,0 bilar/lägenhet. I samband med en ny dragning av Gustavslundsvägen bedöms cirka 50 parkeringsplatser försvinna i park och längs gata. Genom att minska den långsgående parkeringen kan framkomlighet, trafiksäkerhet och drift av gatan påverkas positivt.

### **Gång- och cykeltrafik**

I samband med utformningen av den nya delen av gatan är det angeläget att trafiklösningen blir bra även för cyklister och gående och att trafikmiljön utformas så att säkra passager över vägen skapas. Gustavslundsvägen ingår i huvudgatunätet och har hastighetsbegränsningen 50 km/h. Idag är det otydligt vilken funktion gatan har och cyklister hänvisas till blandtrafik. Det stora trafikflödet skulle egentligen motivera cykelbanor längs hela Gustavslundsvägen, men på grund av utrymmesbrist skulle de på sträckan mellan Alviksplan och Vidängsvägen påverka framkomligheten för biltrafiken negativt. Vid förtätningen får gatan en mer stadslig karaktär med bland annat butiker i bottenplanen. I anslutning till exploateringen kan det ur trafiksäkerhetssynpunkt vara motiverat att ompröva nuvarande hastighetsbegränsning. En lokal sänkning till 30 km/h på hela eller delar av Gustavslundsvägen bedöms inte få några märkbara konsekvenser för fordonens framkomlighet.

### **Tillgänglighet**

Det är av stor vikt att området utformas så att bostäder samt centrala punkter som till exempel parker blir tillgängliga. Den nya delen av Gustavslundsvägen avses utformas i enlighet med stadens riktlinjer i syfte att skapa en tillgänglig och användbar utemiljö för alla.

### **Påverkan på barn**

Programförslaget medför inte några negativa konsekvenser för barn på gatemark. Tvärtom, trafiksäkerheten bedöms förbättras med ett nytt övergångsställe vid Salkhallen. I den mån förslaget berör barn gäller det framförallt en eventuell flytt av lekplatsen på fastigheten Traneberg 1:13.



### **Övergripande trafiksystem**

De trafikökningar som föranleds av det remitterade programmet måste ses i ett större sammanhang och inte bara kopplat till det avgränsade programområdet. Alviksplan är en hårt belastad korsning, där flödet från Alviksvägen och Gustavslundsvägen möter den stora trafikströmmen på Drottningholmsvägen. Ulvsundaplan och Drottningholmsvägen vid nedfarten till Essingeleden österut är av allt att döma ännu mer belastade. Trafiksituationen i området kommer sannolikt att bestå tills en ny större åtgärd i trafiknätet förändrar förutsättningarna, t ex utbyggnad av Förbifart Stockholm. En isolerad kapacitetshöjande ombyggnad i Alviksplan innebär, av allt att döma, enbart en förflyttning av köerna närmare innerstaden och skulle därmed inte ge någon egentlig tidsvinst i morgon- och eftermiddagsrusningen. Idag regleras tillflödet till sträckan mellan Ulvsundaplan och Essingeleden genom signalerna vid Alviksplan sannolikt på ett sådant sätt att en nära nog optimal belastningssituation råder under morgonens högtrafik. Exploateringskontoret utreder för närvarande möjligheten till bebyggelse på SL:s spårvagnsdepå i kv Akka 4. Trafikkontoret deltar i arbetet. I samband med planarbetet har en särskilt trafikstudie initierats för att utröna om det är möjligt att öka kapaciteten något i Alviksplan, främst västerut.

### **Ekonomi**

I det fortsatta planarbetet är det viktigt att klargöra hur projektet ska finansieras. I arbetet med detaljutformning och materialval måste drift- och underhållskostnaderna beaktas. Majoriteten av de föreslagna åtgärderna längs Gustavslundsvägen inryms inte inom kontorets ordinarie budget. Kontoret utgår från att kostnaden för åtgärderna i gatunätet i huvudsak finansieras genom exploateringen.

Föreslagen bebyggelse kommer att innebära en viss ökning av den allmänna trafiken, men kontoret bedömer ändå att trafiksystemet tål den exploatering som anges i programförslaget. Kontoret anser sammanfattningsvis att etableringen kan tillstyrkas med ovan angivna kommentarer.

### **Trafikkontorets förslag**

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden besvarar stadsbyggnadskontorets programremiss för området kring Gustavslundsvägen med kontorets utlåtande och att nämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.

### **Slut**