



PROJEKTDIREKTIV – ALVIK

Författare:	Karl-Johan Dufmats
Version:	1.0

UTGÅVEHISTORIK FÖR DOKUMENTET

Tidigare projektdirektiv för Akka, upprättat 2011-09-06 ersätts fullt ut av detta dokument. Detta innebär, jämfört med tidigare projektdirektiv i exploateringsnämnden, att utredningsområdet föreslås utvidgas från att gälla enbart fastigheten Akka 4 till att nu omfatta hela Alvik och delar av de angränsande stadsdelarna Äppelviken, Stora Mossen, Traneberg och Ulvsunda villastad. Utvidgningen ger i denna del förutsättningar för att uppnå en bättre lönsamhet och en budget i balans.

Ändringar				
Datum	Version	Godkänd av:	Påverkade sidor	Typ av ändring
2013-05-23	v 1.0	Karl-Johan Dufmats	1-	Upprättande
	v 1.1			
	v 1.2			
	v 1.3			
	v 1.4			
	v 1.5			



INNEHÅLL

Introduktion	4
Projektbakgrund	4
BESKRIVNING AV PROJEKTET/AVGRÄNSNINGAR.....	5
Mål & Syfte	7
Övergripande mål och effektmål	7
Förutsättningar för att nå målen	7
Geografiskt område	7
Utredningsorganisation	8
Tidsåtgång	9
Ekonomi	9
Utredningsutgifter	9
Risk	10
Projektrisker	10
Kommunikation	10
Rapportering.....	11
Tidigare nämndbeslut i ärendet	11

INTRODUKTION

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

PROJEKTBAKGRUND

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

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

Tvärbanans framgång resulterade i att utbyggnaden till Solna beslutades av KF 2009-06-15 och SLL/SL 2009-04-21 och påbörjades samma år. Beslutet innebar att även depåfunktionen omlokaliseras från Akka 4 till Ulvsunda industriområde och därmed förändrades även utredningsföresättningsarna för exploateringskontoret jämfört med beslutet 2002. ByggVesta och JM har medverkat i de tidigare utredningarna för att utveckla Akka och fick 2008 en tidig markreservation på sammanlagt 60 procent (20/40) av framtida bostadsbyggrätter inom fastigheten Akka 4.

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

SLL/SL:s planer

Arbetet med att förlänga tvärbanan mellan Alvik och Solna pågår i skrivande stund. Öppnandet innebär som redovisats ovan att stora delar av depåverksamheten i Alvik flyttar till Ulvsunda. Detta ger möjligheter för staden och SLL/SL att utreda en uträkning av tunnelbanan mellan stationerna Alvik och Stora Mossen. Utredningen kan visa på möjligheterna att påverka SLL/SL:s planerade upprustning av Hässelbygrenen, från att

investera i renoveringar av befintliga broar till att delfinansiera en ny sträckning. Den nya sträckningen skulle kunna innebära både ytterligare bostadsbyggrätter för staden och lägre driftskostnader för SLL/SL:s samt minskad restid för lokaltrafikresenärerna.

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

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

BESKRIVNING AV PROJEKTET/AVGRÄNSNINGAR



Projektet i nuvarande form har som nämnts ovan sin utgångspunkt i avtalet mellan SL och Staden om avflyttning av depåverksamheten inom fastigheten Akka 4 i projektområdets nordvästra del.

I de utredningar som utförts med stöd av utredningsbesluten 2006 och 2011 befanns en bostadsbebyggelse på Akka 4 påverka utformningen av trafikplatserna Ulvsundaplan och Alviksplan. Främst avseende alternativ kring överdäckning av Drottningholmsvägen och tunnelbanans sträckning genom området men även avseende kopplingarna till lokalgatunätet i området. Ulvsundaplans utformning och tunnelbanans sträckning kan komma att påverka NCC:s pågående detaljplaneprojekt längsmed Stora Mossens Backe varför den östra delen av detaljplanen för närvarande pausats.

Utformningen av Alviksplan påverkar i sin tur kopplingen mellan Alvik och övriga Staden där Gustavslundsvägen idag utgör en återvändsgata ned mot Mälarens vatten efter korsning med Tvärbanan och blir därmed också en del av de övergripande förutsättningarna som påverkar områdets utvecklingsmöjligheter. Korsningen mellan Tvärbanan och Gustavslundsvägen påverkar bland annat framkomligheten för busstrafiken till hållplatserna i anslutning till Alviks torg. Här finns möjligheter att skapa en omlokaliserad omstigningspunkten vilket bör utredas ytterligare. Detta ger i sin tur oklara förutsättningar för det pågående detaljplaneprojektet kring fastigheterna Akka 10 och 11 som därför också föreslås avvakta utredningen. Bedömningen är att entrévåningen i projektet kan bli av strategisk betydelse för ovanstående ambitioner.

I dagsläget pågår både NCC:s och PEAB:s bostadsprojekt i Alvik och ytterligare bebyggelse i denna del av projektområdet kan komma att kräva en ny gatukoppling mellan Alviksstrand och Tranebergsslingan. Denna möjlighet leder till områdets utvidning i norr där bland annat Riksbyggen har en pågående detaljplaneprocess som dock inte bedöms påverkas.

Översiktliga uppskattningar av bebyggelseutvecklingen inom projektområdet resulterar i ett möjligt tillskott på ca 3000 lägenheter. 500-1300 av dessa lägenheter återfinns inom fastigheten Akka 4 och fastigheterna i kvarteret Spiselhällen. Antalet är dock beroende av Drottningholmsvägens utformning enligt ovan.

Ca 600 av dessa lägenheter skulle kunna tillskapas inom och i anslutning till Vasakronans befintliga kontorsbebyggelse i Alviks strand. Utvecklingen av Alvik nedanför korsningen mellan Tvärbanan och Gustavslundsvägen hämmas i dagsläget av SL:s utbyggnad av Tvärbanan till Solna och Kista. Den ökade turtätheten medför att fordonstrafiken på Gustavslundsvägen kan få svårt att passera korsningen i tillräcklig utsträckning med köer som följd.

Den bild som ovanstående stycken förmeldar är en bild av en stadsdel vars utveckling till stor del är beroende av flera strategiska val kring en förändrad infrastruktur. I dessa val finns möjligheterna till att skapa ett attraktivare Alvik som stöper om den lokala miljön från

att vara dominerad av och utformad för genomresor till att bli utformad för den lokala befolkningens behov samtidigt som innerstaden kan ta ett första reella kliv utanför dagens tullsnitt.

MÅL & SYFTE

Övergripande mål och effektmål

Strategiska dokument som Vision 2030, Promenadstaden översiktsplan för Stockholm, Framkomlighetsstrategin, Den gröna promenadstaden, arkitektur Stockholm m.fl. utgör grunden för de övergripande målen som i Alvik främst kommer tas sig uttryck i ambitionerna om en förändrad infrastruktur till förmån för att skapa bostäder och nya kopplingar mellan stadsdelarna.

Effektmål är bland annat:

- Bostäder och verksamheter i goda kollektivtrafiklägen kan ge en minskad andel resande i bil till gagn för miljön.
- Kortare restid för tunnelbanans resenärer om kurvan mellan Alvik och Stora Mossen rätas ut.
- Den befintliga infrastrukturapparatens barriäreffekt kan mildras och delvis överbryggas.
- Fler boende och arbetande ger utökat underlag för handel och service.
- Uppgraderade parker och torg kommer ge platser för möten och umgänge.
- Ombyggda gator och stråk kommer ge trygghet och orienterbarhet.

Förutsättningar för att nå målen

En viktig förutsättning för att nå uppställda mål är ett fungerande samarbete mellan exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, SLL/SL, Trafikverket och befintliga fastighetsägare.

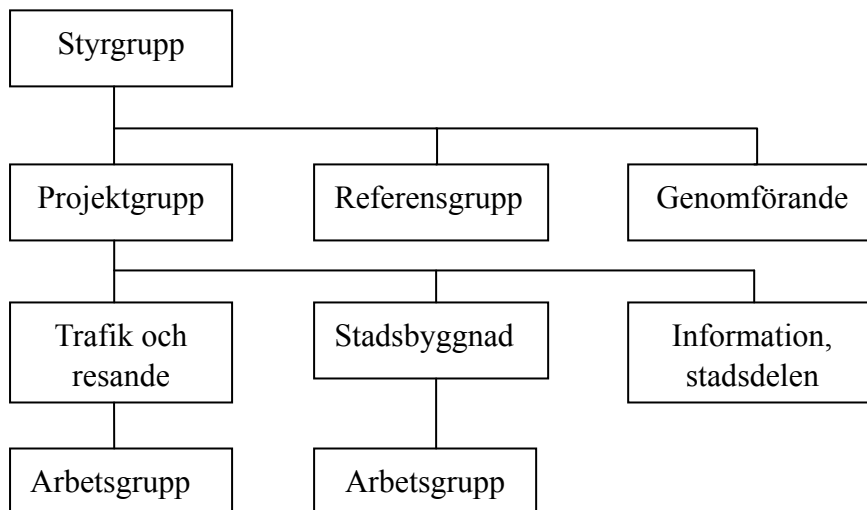
Samplanering av investeringarna i underhåll av befintliga anläggningar alternativt nyinvesteringar kommer också vara mycket avgörande för projektets ekonomiska utfall.

Geografiskt område

Områdets begränsning utgår därför från station Stora Mossens Backe och Drottningholmsvägen i väster. I Söder begränsas området av Tvärbanan och Nockebybanan och i Norr av Tranebergsvägen för att i öster avslutas av Mälaren.

UTREDNINGSORGANISATION

Förslag till utredningsorganisation



Primär utredningsorganisation

Projektägare: Exploateringskontoret

Projektledare: Karl-Johan Dufmats, exploateringskontoret

Bitr. projektledare, områdesansvarig Bromma: Hanna Flygt, exploateringskontoret

Trafikplanerare exploateringskontoret: Patrik Berglin

Landskapsarkitekt exploateringskontoret: Agneta Schill

Byggprojektledare exploateringskontoret: Christina Schröder

Planhandläggare stadsbyggnadskontoret: Andrew Blank

Bitr. planhandläggare stadsbyggnadskontoret: Josefin Westerlund

Trafikplanerare trafikkontoret: Daniel Firth

Samhällsplanerare stadsdelsförvaltningen: Gunnar Hedman

Berörda förvaltningar och bolag

Fastighetskontoret

SISAB

Utbildningsförvaltningen

Stockholm Vatten AB

Stockholm Business Region

Berörda Myndigheter, Landstingsorgan? och privata aktörer

Trafikverket
SLL/SL
JM AB
ByggVesta AB

TIDSÅTGÅNG

Utrednings- och programskedet beräknas fortgå under ett och ett halvt år och bli avslutat under hösten 2014. Exploateringskontoret beräknar preliminärt gå upp till exploateringsnämnden och kommunfullmäktige med ett inriktningsbeslut under våren 2015.

EKONOMI

Tidigare projekt i Staden och utredningar inom området som på ett eller annat sätt berört överdäckningar och intunnlingar visar på en hög initial kostnad för Staden innan pengarna kan återföras genom markförsäljning och tomträttsupplåtelse. Detta talar också för att frågor som rör överdäckning bör utredas nog innan beslut fattas för att investeringen ska ge mesta möjliga samhällsnytta. Även om placeringen av tunneldelen fortsatt bör utredas kommer kostnaderna överstiga 300 Mnkr och den totala investeringen klassas som ett stort projekt.

Delar av dessa kostnader kan möjligen bäras av Trafikverket och SLL/SL beroende på vilka lösningar som väljs och hur dessa samspelar med framkomlighetskrav, reinvesterings- och upprustningsbehov, restidsvinster med flera mål.

Utredningsutgifter

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

Interna lönekostnader ca. 3 Mnkr. Fördelningen uppskattas till ca. 0,75 Mnkr för stadsbyggnadskontoret, 2 Mnkr för exploateringskontoret och 0,25 Mnkr på trafikkontoret och Bromma stadsdelsförvaltning. Samtliga interna kostnader inryms inom respektive förvaltnings investeringsbudget, alternativt genom ordinarie planavgifter. Eventuell

ersättning till Trafikverket och andra parter för deras medverkan i utredningsarbetet är inkluderad i utredningskostnaderna.

RISK

Projektrisker

Alvik är ett komplext nät av korsande spår- och väglösningar. Att utreda förändringar i dessa förhållanden är förknippat med mycket samordning som direkt innebär risker för tidsförskjutningar och finansieringsdiskussioner.

Drottningholmsvägen och Ulvsundavägen är båda primära transportleder för farligt gods. Drottningholmsvägen är också fram till Ulvsundaplan en delvis statlig väg där Trafikverket är väghållare. Denna status påverkar bebyggelseutvecklingen på ett sätt som får bedömas som en risk.

Områdets utveckling bedöms också påverkas i positiv riktning om tunnelbanans sträckning mellan station Alvik och Stora Mossen kan rätas ut i jämförelse med dagens dragning. Denna utveckling kan komma att påverkas av SLL/SL tidsplanering och strategival kring upprustningen av Hässelbygrenen. Även SLL/SL val påverkar bebyggelseutvecklingen på ett sätt som kan anses vara en risk.

Inom projektområdet passerar även vattenledningarna från Lovö vattenverk och en mängd andra ledningar som är kostsamma och svåra att flytta på.

En eventuell utveckling av Alviks strand innebär möjligen konflikter med den nya strandskyddslagstiftningen.

Buller- och partikelfrågor kommer också vara viktiga att hantera inom projektet.

KOMMUNIKATION

Ombyggnationen av Alvik handlar till stor del om infrastruktur vilket är någonting som påverkar många och väcker känslor.

Internt kommer samtliga tekniska förvaltningar att beröras i någon fas av arbetet, även Bromma stadsdelsförvaltning, utbildningsförvaltningen och SISAB berörs.

Externa intressenter är förutom boende och fastighetsägare i området, Trafikverket, Storstockholms lokaltrafik, Byggesta, NCC och JM.

Projektet kommer att ta fram en kommunikationsplan samt ett frågor- och svarsdokument som ett internt stöd under maj månad 2013.

Talesperson medialt: Karl-Johan Dufmats, PL

Budskap:

Stockholm växer och behovet av nya bostäder är stort. Alvik är sedan tidigare utpekad av staden som ett prioriterat stadsutvecklingsområde och nu börjar vi från stadens sida att undersöka hur vi kan skapa nya bostäder och en bättre närmiljö i området. Vi tror att ett tillskott på ca 3000 lägenheter är möjligt inom hela utredningsområdet. En förutsättning är att vi gör en del förändringar i infrastrukturen. En sådan viktig utgångspunkt är att SLs flyttar sin buss- och tvärbanedepå till Ulvsunda.

Det är ännu alldeles för tidigt att säga exakt var ny bebyggelse är möjlig och hur den ska utformas – det är det vår utredning som vi påbörjar nu ska visa. Vi kommer att utreda hur nya bostäder kan utvecklas på ett sätt så att det samspelar med ett förbättrat stadsliv.

RAPPORTERING

Projektdirektivet är upprättat i samråd med stadsledningskontoret och stadsbyggnadskontoret. Trafikkontoret, Bromma stadsdelsförvaltning, utbildningsförvaltningen, SISAB och Stockholm Vatten AB (och Fortum Värme AB) har kontaktats och kommer fortsatt informeras och involveras i utvecklingen av Alvik. Stockholms Hamnar har kontaktats men ser idag inga direkta beröringspunkter mellan utvecklingsprojektet och hamnens verksamhet.

Projektdirektivet utgör ett underlag för utredningsbeslut i exploateringsnämnden. Projektet kommer följa stadens gemensamma projektstyrningsmetod för mycket stora bygg- och anläggningsprojekt.

TIDIGARE NÄMNDBESLUT I ÄRENDET

Exploateringsnämnden

- 2011-09-29, §14 – Exploatering inom och invid Akka 4 i Bromma. Utredningsbeslut.
- 2008-11-05, §21 – Tidig markreservation för bostäder inom fastigheten Akka 4 i Alvik till JM AB och ByggVesta AB.