



2011-04-13

Arbetsgrupp:

Hanna Flygt, Exploateringskontoret

Karin Månsson, Stadsbyggnadskontoret

Josefine Weinberg, Trafikkontoret, - dec 2010

Maria Andberger, Trafikkontoret, jun 2010-

Ann Storkitt, Vectura Consulting AB

Christer Fliesberg, fotografier

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	4	Framtida trafik med förtätning.....	22
Bakgrund	6	Mål.....	22
En särskild skrift om trafiken	6	Tillkommande biltrafik.....	22
Alvik - en knutpunkt och en flaskhals	6	Behov av åtgärder.....	23
Förslag till upprustning av allmänna ytor.....	7	Konsekvenser av förtätning och ökad spårvägstrafik	
Tvärbanan får ökad trafik.....	7	24
Förtätning med bostäder och lokaler enligt programsamråd 2008.....	8	Tillkommande biltrafik.....	24
Aktuellt planläge.....	9	Ökad spårvägstrafik.....	24
Stadens övergripande mål	10	Konsekvenser av ökad trafik	25
Promenadstaden - översiktsplan för Stockholm.....	10	Förslag till åtgärder	26
Ett modernt transportsystem och hållbart resande	10	Mål.....	26
Om Alvik i översiktsplanen	11	Behov av åtgärder.....	26
Vision 2030	11	Samarbete mellan flera ansvariga	26
ÖP99.....	11	Åtgärder	26
Boende och anställda nu och i framtiden.....	12	Parkering nu och i framtiden	32
Kvarteren väster om Vidängsvägen.....	12	Parkeringssituationen idag.....	32
Kvarteren norr om gustavslundsvägen och öster om		Parkering på allmän mark.....	32
Vidängsvägen	12	Parkering på kvartersmark	30
Kvarteren söder om Gustavslundsvägen och öster om		Området under byggtiden	36
Vidängsvägen	12	Behov av samordning	36
Trafiksituationen före utbyggnad.....	14	Preliminära tider	36
Befintligt gaturum	14	Referenser.....	39
Gående	15		
Cyklister	16		
Trafiksäkerhet och trygghet	17		
Kollektivtrafik	18		
Övergripande biltrafiknät.....	19		
Alviksplan.....	20		
Biltrafiken på Gustavslundsvägen	21		
Kvartersgatan	23		

Sammanfattning

En särskild skrift om trafiken

Flera planer att förtäta kring Gustavslundsvägen har presenterats. Under samråden har det största intresset rört trafiken. Eftersom trafiksituationen berör mer än ett planprojekt redovisas trafikfrågorna här i en separat skrift, som beskriver trafiksituationen på och kring Gustavslundsvägen.

Alvik - en knutpunkt och en flaskhals

Alvik är en knutpunkt nära innerstaden med arbetsplatser, bostäder och kommersiell service. Alvik har mycket god kollektivtrafik och många kollektivresenärer. Totalt görs ca 50 000 resor per dygn med tunnelbana, Tvärbanan, Nockebybanan och bussar. För bilisterna är det nära till större trafikleder och knappa 10 000 motorfordon per dygn passerar över Tvärbanans spår.

Alviks huvudgata, Gustavslundsvägen, är en återvändsgata, som mynnar i en av stadens trafikflaskhalsar, Alviksplan. Alviksplan har en hög trafikbelastning med ca 80 000 motorfordon per dygn och långa köer under rusningstid. En annan orsak till trafiksvårigheter är korsningen mellan Tvärbanan och Gustavslundsvägen.

Ökande trafikbelastning

En stor förändring i trafiksituationen är Tvärbanans utökade trafik, med Solnagrenen i trafik år 2013 och Kistagrenen preliminärt år 2018. Turtätheten planeras öka från idag 7,5 minuter till 5 minuter med Solnagrenen och 2,5 minuter med även Kistagrenen.

Förtätning med nya bostadshus m m beräknas ge en viss ökning av biltrafiken. Eftersom det är arbetsplatstrafiken (mot vattnet på morgonen, mot

Alviksplan på eftermiddagen) som dag dominerar i rusningstid, så ger inte ökningen av bostadstrafiken (mot Alviksplan på morgonen, mot vattnet på eftermiddagen) en utjämning under rusningstiderna.

Byggtrafik för olika planerade projekt kan komma att pågå 2011-2018.

Planerade åtgärder

Cykelbana

Cykeltrafiken ökar markant inom Stockholm och staden planerar för att anlägga en dubbelriktad separerat cykelbana längs Gustavslundsvägens södra sida. Cykelbanan behöver ca 3 meters bredd i gaturummet för cykelbana med skyddsremsor mot övrig trafik.

Nytt signalsäkerhetssystem för Tvärbanan

För Tvärbanan har ett nytt och mer effektivt signalsäkerhetssystem upphandlats. Systemet ger kortare rödtider för bilarna.

Ombyggnad av Gustavslundsvägen

Gustavslundsvägen planeras att breddas för att ge möjlighet till fler bilfiler över Tvärbanans spår (två filer österut och en bred fil med plats för två personbilar i bredd västerut). Dessutom skapas utrymme för svängande fordon till parkeringsgaraget m m, så att dessa inte hindrar trafikströmmen rakt fram mot vattnet.

Styrning av byggtrafiken

Byggtrafik kommer att påverka trafiken under en relativt lång period, ca 2011- 2018. Byggtrafiken kan dock styras så att den undviker rusningstiderna.

Bedömd framtida trafiksituation

Datorsimuleringar har gjorts för en tänkt trafiksituation efter år 2018 med

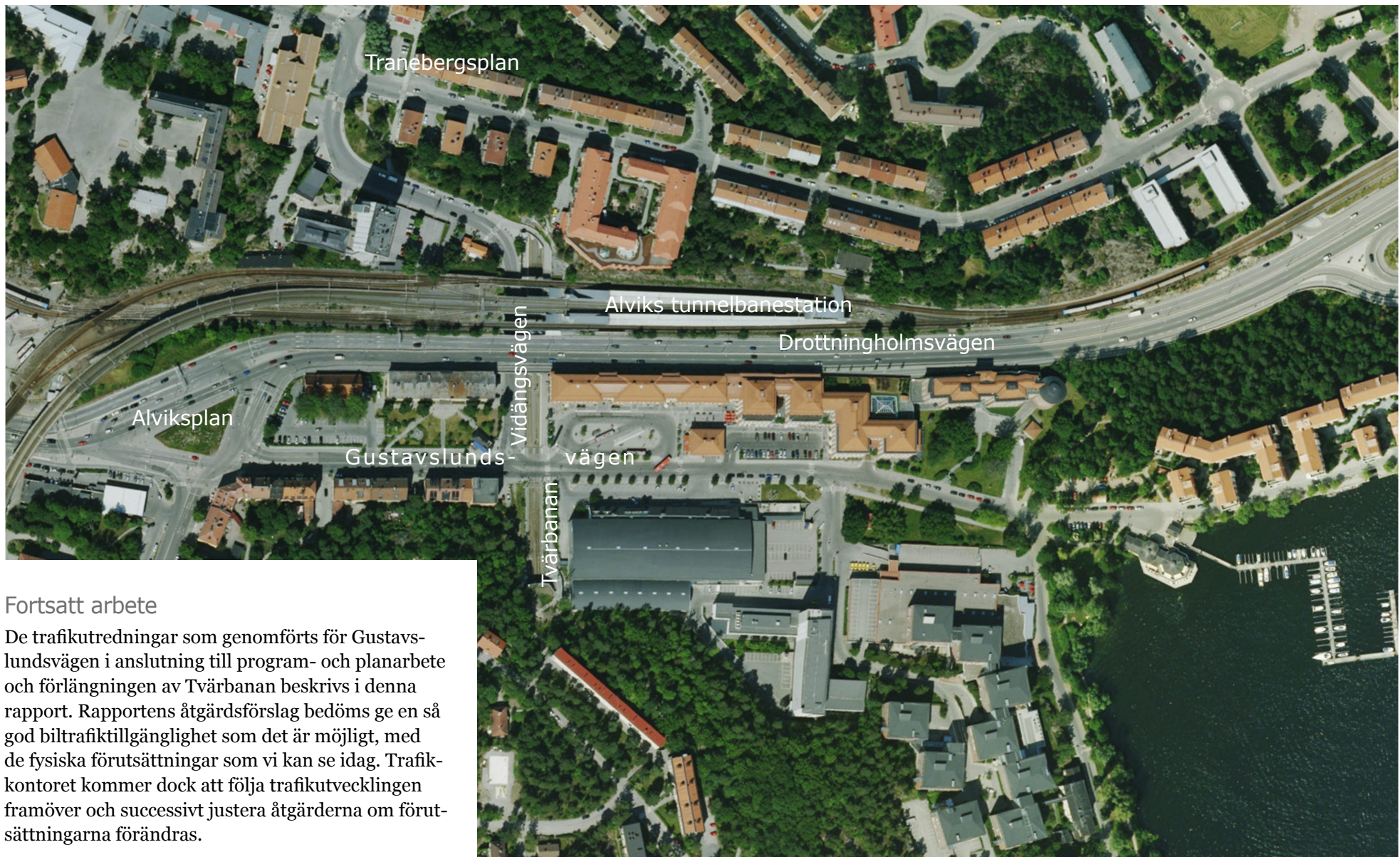
- nytt signalsäkerhetssystem
- Tvärbanans Kistagren utbyggd och trafikerad med högsta tänkbara turtäthet,
- alla planerade förtätningar med bostäder och lokaler genomförda och
- ombyggnad av Gustavslundsvägen till två körfält österut och ett brett körfält västerut.

Resultatet av datorsimuleringarna visar att biltrafiken efter 2018 i förmiddagsrusningen får i stort sett samma framkomlighet som idag (2011). Under 20-30 minuter av eftermiddagens rusningstrafik, kan det bli långa köer i riktning västerut/mot Alviksplan, och det kan då enligt beräkningarna ta 3-4 minuter att ta sig från kvartersgatan, mellan Racketen 8 och 11, till Alviksplan. Utanför rusningstimmarna bedöms trafiken flyta utan köer.

Stadens övergripande mål

Stockholms nya översiktsplan Promenadstaden betonar att trafiken i framtiden i stor utsträckning kommer att bygga på kollektivtrafik och förflyttning med gång och cykel. Alvik har en mycket god kollektivtrafiktillgång och goda möjligheter att använda gång och cykel som transportmedel. Alvik utgör i översiktsplanen en del av den utvidgade innerstaden, vilket innebär att man i ett framtida Alvik får acceptera en bilframkomlighet på samma nivå som i innerstaden.

Sammanfattning



Fortsatt arbete

De trafikutredningar som genomförts för Gustavslundsvägen i anslutning till program- och planarbete och förlängningen av Tvärbanan beskrivs i denna rapport. Rapportens åtgärdsförslag bedöms ge en så god biltrafiktillgänglighet som det är möjligt, med de fysiska förutsättningar som vi kan se idag. Trafikkontoret kommer dock att följa trafikutvecklingen framöver och successivt justera åtgärderna om förutsättningarna förändras.

Bakgrund

En särskild skrift om trafiken

Flera planer att förtäta kring Gustavslundsvägen har presenterats. De har berört både nya bostäder och nya lokaler för verksamheter. Under samråden har det största intresset rört trafiken. Det har också kontinuerligt inkommit synpunkter och funderingar på dagens trafiksituation, mestadels framkomlighetsfrågor och parkeringsfrågor.

Eftersom trafiksituationen berör mer än ett planprojekt redovisas trafikfrågorna här i en separat skrift, som beskriver trafiksituationen på och kring Gustavslundsvägen. Här tydliggörs också stadens syn på hur den framtida utvecklingen skall hanteras.

I skriften behandlas stadens övergripande mål, som de uttrycks i översiktsplanen ÖP99 respektive den nya översiktsplanen Promenadstaden (antagen av kommunfullmäktige 2010 men överklagad), trafiksituation som den ser ut idag, konsekvenser av fler bostäder och lokaler utmed Gustavslundsvägen, konsekvenser och åtgärder pga ökad turtäthet på Tvärbanan, parkeringssituationen, förslag till åtgärder för att ge en god bilframkomlighet och trygg miljö för fotgängare och cyklister, samt trafiksituationen under byggtiden.

Avsikten är att då planeringen av området fortsätter skriften succesivt ska revideras.

Alvik - en knutpunkt och en flaskhals

Alvik är en knutpunkt nära innerstaden med arbetsplatser, bostäder och kommersiell service. Alvik har mycket god kollektivtrafik och många kollektivresenärer. Totalt görs ca 50 000 resor per dygn med tun-

nelbana, Tvärbanan, Nockebybanan och bussar. För bilisterna är det är nära till större trafikleder, och det sker ca 14.000 fordonrörelser per dygn på Gustavslundsvägens västra del till/från Alviksplan.

Alviks huvudgata Gustavslundsvägen är en återvändsgata, som mynnar i en av stadens trafikflask-

halsar, Alviksplan. Alviksplan har en hög trafikbelastning med ca 80 000 motorfordon per dygn och långa köer under rusningstid. Trafikproblemen på Gustavslundsvägen och vid Alviksplan, med köer i rusningstid m m, har utretts och diskuterats under programarbetet och tidigare planarbeten i området.



Figur: Området kring Gustavslundsvägen

Bakgrund

Det gäller både nuvarande trafiksituation och konsekvenserna av tillskott av ny bebyggelse.

En orsak till trafiksvårigheterna är köbildning vid Gustavslundsvägens korsning med Tvärbanan. Det är ca 9 000 fordonrörelser per dygn över Tvärbanan. De stora kommande förändringarna i trafiksituationen är Tvärbanans utökade turtäthet, med Solnagrenen i trafik år 2013 och Kistagrenen preliminärt 2018. Nya planerade bostäder ger viss trafikökning med start ca 2013. Byggtrafik för olika planerade projekt kan komma att pågå 2011-2016. Bussterminalen avses ligga kvar i befintligt läge.

Förslag till upprustning av allmänna ytor

Parallellt med detaljplaneärendena för enskilda fastigheter (Racketen 8 och 11), har staden initierat en översyn för upprustning av Gustavslundsvägen

och anslutande park- och gångytor. Lösningar för att förbättra framkomlighet och säkerhet utreds tillsammans av trafikkontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och även AB Storstockholms Lokaltrafik, SL.

Åtgärderna skall syfta till bättre framkomlighet för bilar och säkerhet m m för cyklister och fotgängare, särskilt för barn och personer med funktionshinder. Många av åtgärderna på gatu- och parkmark kan göras utan ändring av detaljplan, men finansieringen av åtgärderna är till en del beroende av planprojektens genomförande.

Tvärbanan får ökad trafik

SL arbetar med åtgärder för minst bibehållen framkomlighet över tvärbanespåren, när turtätheten ökas

i samband med att Tvärbanan förlängs till Solna respektive Kista. Det handlar om ett nytt och bättre signalsystem som minskar röttiderna för bilar och fler körfiler över korsningen med Tvärbanan.



Figur: Gustavslundsvägen från Alviksplan till vändplanen vid vattnet

Bakgrund

Förtätning med bostäder och lokaler enligt programsamråd 2008

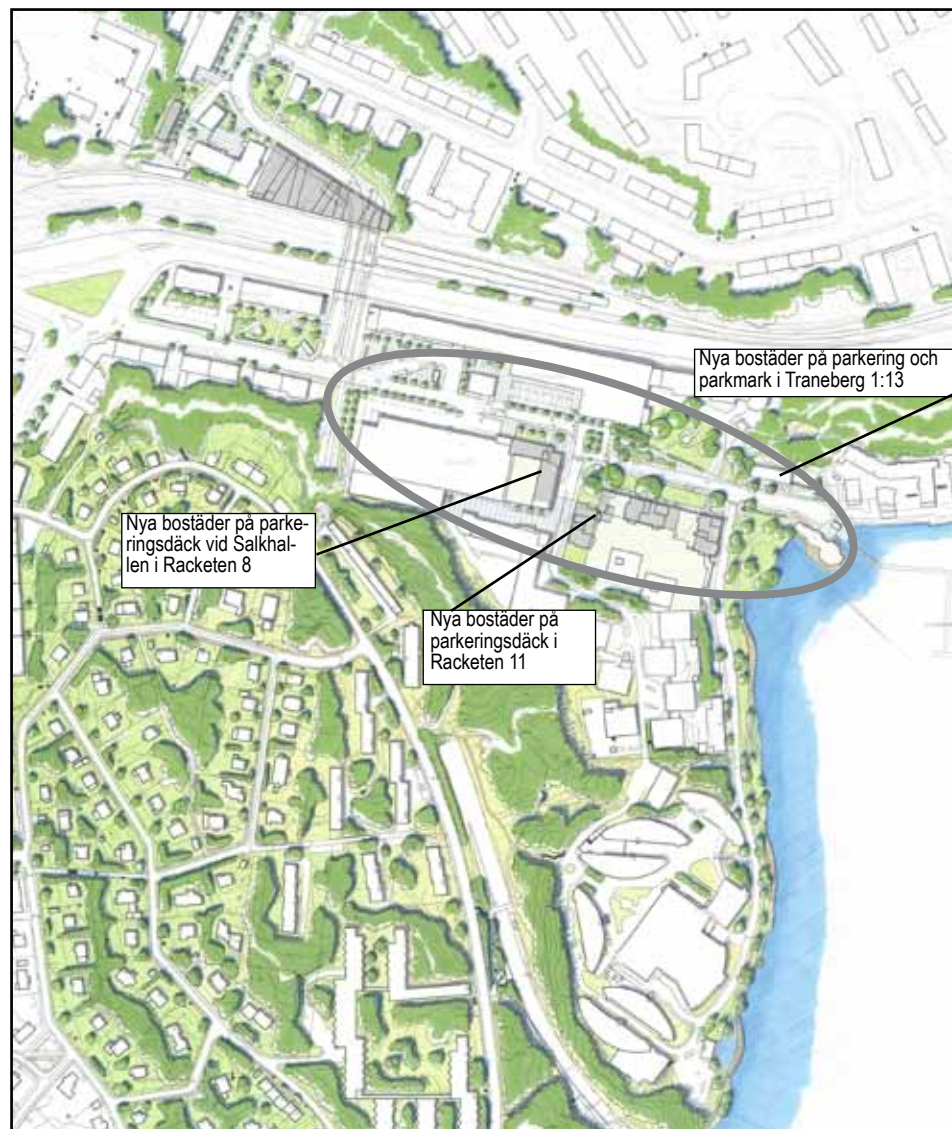
Ett programarbete för förtätning med bostäder genomfördes 2008 för området kring Gustavslundsvägen, dnr 2007-05464-53. Programsamråd hölls 5 nov - 19 dec 2008.

För Racketen 11 föreslogs nya bostadshus med 180-200 lägenheter på befintligt parkeringsdäck, bl a ett högt hus vid vattnet. Programmet omfattade även ett bostadshus med ca 40 lgh på bef parkeringsdäck i grannfastigheten Racketen 8, samt bostadshus på parkering och naturmark norr om Gustavslundsvägen i Traneberg 1:13. Totalt föreslogs 260 – 300 lägenheter.

Racketen 8 och 11 föreslogs få kommersiella lokaler i bottenvåningen och Traneberg 1:13 en förskola. Programförslaget innehöll också åtgärder för att förbättra framkomlighet och trygghet för bilister och fotgängare samt upprustning av friytor.

Berörda nämnder och SL var i sina remissvar på programsamrådsförslaget genomgående positiva till förtätning med fler bostäder, men påpekade att det finns trafikproblem som måste bearbetas.

Synpunkterna från närboende m fl handlade framförallt om trafiksi-



Figur: Programområdet omfattade området kring Gustavslundsvägen, från korsningen med Tvärbanan och ner till vattnet.

tuationen, som beskrevs som mycket besvärlig på Gustavslundsvägen och vid Alviksplan, med köer i rusningstid och brist på parkeringsplatser. Många uttryckte farhågor för att tillskottet av trafik från nya bostäder skulle leda till kaos och ville inte att det skulle byggas något nytt innan befintliga trafikproblem är lösta.

Trafikkontoret bedömde i sitt tjänsteutlåtande till trafik- och renhållningsnämnden att Gustavslundsvägen kommer att tåla den tillkommande trafik som programförslaget ger, eftersom bostadstrafiken till stor del är motriktad dagens dominerande arbetsplatstrafik. Trafikkontoret bedömde också att effekten för Alviksplan och Drottningholmsvägen blir obetydlig och att en enstaka ombyggnad av Alviksplan för att höja kapaciteten bara skulle flytta köerna närmare innerstaden.

Politikerna i trafik- och renhållningsnämnden godkände i huvudsak trafikkontorets utlåtande som sitt remissvar, men poängterade att staden måste ta ansvar för problemen med trafiken i området och pekade på problemen när bussar från Gustavslundsvägen kör ut på Alviksplan. Nämnden efterfrågade också förbättringsåtgärder för cyklister i området kring Gustavslundsvägen.

Bakgrund

Aktuellt planläge

Efter programsamrådet delades arbetet upp i flera parallella planärenden. Antalet tillkommande lägenheter har minskat efter programsamrådet till ca 40 nya lägenheter i Racketen 8 och ca 150 i Racketen 11. Traneberg 1:13

har ännu inte markanvisats, och planarbetet inte påbörjats.

Detaljplanen för Racketen 8, dnr 0906779 och Racketen 11, dnr 0906788 avses antas i stadsbyggnadsnämnden före sommaren 2011.



Figur: Efter programsamrådet har området delats in i flera separata detaljplaner. Utbyggnad inom Racketen 8, Racketen 11 och del av Traneberg 1:13 bestäms i var sin detaljplan.

Stadens övergripande mål

Nedan beskrivs stadens mål som det uttrycks i gällande översiktsplan ÖP99 och i den nya Översiktsplan för Stockholms stad – Promenadstaden.

Läs mer om Promenadstaden - översiktsplan för Stockholm på stadens hemsida www.stockholm.se

Promenadstaden - översiktsplan för Stockholm

Promenadstaden - översiktsplan för Stockholm antogs 2010-03-15 av kommunfullmäktige. Den är överklagad och har således ännu inte vunnit laga kraft. Planen avses ersätta den tidigare ÖP99.

Den nya översiktsplanen introducerar visionen om promenadstaden, som betonar kvaliteter som den nära, trygga och miljövänliga staden ger. Det innebär att innerstaden flyttar utanför tullarna. Fler stadsmiljöer skall skapas som bygger vidare på innerstaden.

Planeringen för en mer sammanhållen stadsmiljö i Stockholms närförorter utvecklas, med det övergripande målet att skapa en tätare, sammanhållen mer mångsidig och levande stadsmiljö med ett bredare utbud av bostäder, verksamheter, service och kultur.

Ett modernt transportsystem och hållbart resande

Promenadstaden - översiktsplan för Stockholm redovisar utmaningar och visioner för stadsbyggandet i det framtida Stockholm och pekar ut nio fokusområden, varav "Ett modernt transportsystem och hållbart resande" är ett.

Visionen är att Stockholm skall ha ett välfungerande transportsystem med minimal klimatpåverkan, som

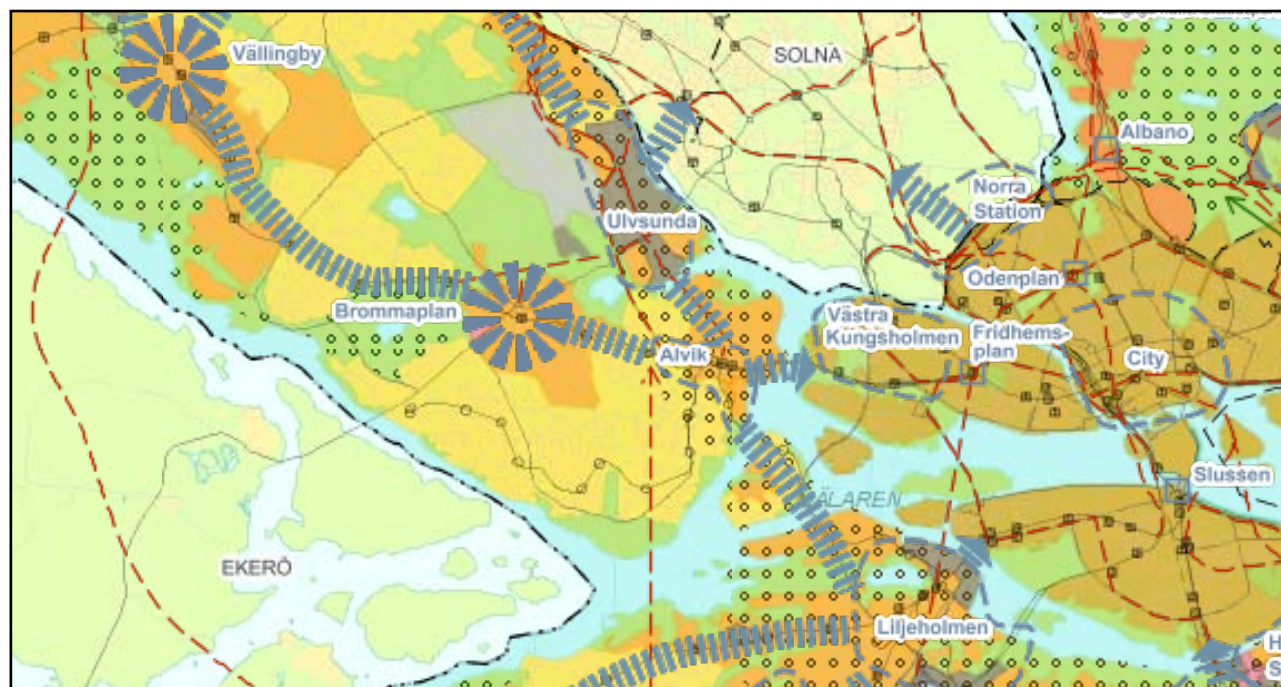
gör att människor snabbt och enkelt kan röra sig i hela regionen. Bilen beskrivs som en naturlig och oersättlig funktion i flera sammanhang, men det påpekas att för att bilåkandet skall vara effektivt krävs att flertalet inte väljer bil.

Översiktsplanen betonar att storstadsregioner har en stor potential för ett hållbart resande. En tät och koncentrerad stad uppmuntrar till gång och cykel och främjar en väl fungerande kollektivtrafik. En grundläggande utgångspunkt måste vara att behandla cykeln som ett transportmedel, inte som lek eller rekreation.

Översiktsplanens planeringsinriktning för ett modernt transportsystem och hållbart resande är:

- Planera för ett effektivt genomförande av Stockholmsförhandlingen från 2007 av utbyggnad av vägar och spår
- Verka för en långsiktig satsning på kollektivtrafik
- Inrikta planeringen på ökad rörlighet för gående och cyklister

En av översiktsplanens strategier är att bilberoendet skall minska genom bland annat en utvecklad stadsstruktur med satsning på blandning av bostäder,



Figur: Alvik och Gustavslundsvägens läge i staden enligt Promenadstaden - Översiktsplan för Stockholm

Stadens övergripande mål

arbetsplatser och mer allsidig service, en attraktiv kollektivtrafik och ökade förutsättningar för gång- och cykeltrafikanter.

Under rubriken "Målkonflikter för hållbar tillväxt" skrivs att den stora utmaningen är de komplexa förhållandena mellan behovet av ökad tillgänglighet, indikationerna på ökad vägtrafik och transportsektorns stora

miljö- och klimatpåverkan. Visserligen finns en potential i teknikutvecklingen på fordonsmarknaden, men det krävs ändå kraftfulla åtgärder för att minska transportbehoven och öka resandet med kollektivtrafik, cykel och gång, till exempel genom att ytterligare utveckla ekonomiska styrmedel. Trängselskatter och parkeringsavgifter är exempel på sådana styrmedel.

"Alvik har ett strategiskt läge, mycket god kollektivtrafik och en koncentration av kontor och service. ... Planering pågår för en komplettering med nya bostäder samt fortsatt utveckling av centrumfunktionerna. Planerna på en förlängning av Tvärbanan norrut och stadsutvecklingen på västra Kungsholmen ökar Alviks utvecklingspotential.

Alvik vidareutvecklas som urban länk mellan västerort och övriga staden

Alvik är på många sätt en urban länk mellan Kungsholmen och områdena längre västerut utmed tunnelbanan och Drottningholmsvägen. Utvecklingspotentialen i detta stråk är begränsat, men det är viktigt att värna denna funktion. Tvärbanans förlängning mot Kista och Solna förstärker Alviks roll som länk mellan södra och nordvästra Stockholm. En stark framtida utveckling i Ulvsunda bör på sikt ge nya möjligheter i Alvik.

En tät och sammanhållen stadsmiljö utvecklas i Alviks centrala delar

Den pågående planeringen innebär en positiv utveckling av stadsmiljön i Alviks centrala delar och vid Alviks strand. Det finns även potential att studera förtätning vid Tranebergsplan. På längre sikt finns en betydande utvecklingspotential för bostäder och verksamheter mot Ulvsundaplan, bland annat i form av SL:s depå. Detta förutsätter nya lösningar för infrastrukturen i området."

Utdrag ur översiktsplanens appendix om Alvik

Om Alvik i översiktsplanen

I den nya översiktsplanen är Alvik markerat både som en del av den centrala stadens utvidgande och som stadsutvecklingsområde.

I översiktsplanens appendix finns ett särskilt avsnitt om Alvik under huvudrubriken "Strategiska områden och samband i centrala Stockholm".

Vision 2030

Vision 2030 är en samlad och långsiktig vision för hela stadens framtida utveckling. Den antogs av kommunfullmäktige i Stockholms stad 11 juni 2007. Visionen utgår från att staden skall växa, så att Stockholm år 2030 har ca 900 000 invånare och en mångfald av attraktiva stadsmiljöer. Kransen runt innerstaden, dit Alvik hör, skall utvecklas till en tät och varierad stadsmiljö med en blandning av bostäder och verksamheter och olika boende- och upplåtelseformer. Stadsbilden förstärks med höga hus. Visionen är ett strategiskt åtagande från Stockholms stads sida och stadens nämnder har i uppdrag att arbeta i visionens riktning.

ÖP99

Stockholms översiktsplan ÖP 99 anger centrala Alvik som ett stadsutvecklingsområde. När texten skrevs pågick utbyggnaden av Tvärbanan och Alviks Torg och man tänkte sig att expansionen därefter främst skulle ske västerut, mot SL:s depåområde vid Ulvsundaplan. Området söder om Gustavslundsvägen markeras med den pågående markanvändningen verksamhetsområde.

ÖP99 pekar generellt ut stadsutvecklingsområden i det halvcentrala bandet nära innerstaden, nära vattnet och med god kollektivtrafik, som mycket attraktiva för ny stadsbebyggelse. Markanvändningen i dessa områden avses förändras till en mångfunktionell och relativt tät stadsbebyggelse. Syftet är att skapa levande och varierade stadsområden, där bostäder, arbetsplatser, service och parker skall finnas sida vid sida.

Boende och verksamheter nu och i framtiden

Alvik är förhållandevis nytt som centrum. Alviks torg invigdes så sent som 1998 och bostäderna vid Tranebergs strand byggdes 1994. Tidigare var Gustavslundsvägen främst ett arbetsområde och är fortfarande ett av de största kontorsområdena i Västerort.

Kvarteren väster om Vidängsvägen

I kvarteren väster om Vidängsvägen planeras inga nya byggnader inom fastigheterna. Däremot planeras för ombyggnader på allmän mark, både av Gustavslundsvägen, parkering och parkytor.

Biografen 1 och 2

Norr om Gustavslundsvägen, inom kvarteret Biografen finns en målarbutik och en kontorsbyggnad. Inga parkeringar finns på fastighetsmark.

Alviken och Stickstaken

I fastigheterna längs med södra sidan av Gustavslundsvägen finns lägenheter men även en del butiker och kontor. Inga förändringar planeras.

Kvarteren norr om Gustavslundsvägen och öster om Vidängsvägen

Nätdomaren 1 och 3

Nätdomaren ligger omedelbart öster om Vidängsvägen. Inom Nätdomaren 1 finns byggnader för kontor, handel och restaurang. En stor del av den öppna ytan upptas av en bussterminal. Här finns också ett parkeringstorg med 32 bilplatser.

Inom Nätdomaren 3 finns byggnader för kontor. En stor del av markytan är park men här finns också ca 18 bilplatser.

I både Nätdomaren 1 och 3 finns garage med ca 390 respektive 84 platser. Av dessa är 125 bilplatser i Nätdomaren 1 tillgängliga för allmänheten fram till kl 22.

Tranebergs Strand

Tranebergs Strand ligger längs stranden öster om Gustavslundsvägen. Kvarteret innehåller ca 300 hyreslägenheter från 1994 och har brist på bilplatser för bostadsparkering och särskild besöksparkering. Inom fastigheten finns ca 170 garageplatser och 33 platser på mark.

Bollpojken

Bollpojken ligger vid stranden vid Gustavslundsvägens vändplan. Kvarteret innehåller restaurang och har inga egna platser för besöksparkering.

Del av Traneberg 1:13

I parkmark mellan Kv. Nätdomaren och Kv. Tranebergs Strand finns idag en parkering upplåten som kvartersmark.

Exploateringskontoret avser att anvisa mark för förskola och bostäder inom Traneberg 1:13. Enligt nuvarande planer antas en ny förskola vid med fyra avdelningar för ca 75 barn på ca 800 kvm och 40 till 50 nya lägenheter inom området.

Kvarteren söder om Gustavslundsvägen och öster om Vidängsvägen

Förändringar planeras inom Racketen 8, 9 och 11 samt på sikt eventuellt i Alvik 1:18. Den tidigare fastigheten Racketen 10 har delats upp i två fastigheter; Racketen 10 och Racketen 11.

Ytan söder om Gustavslundsvägen är kvartersmark, även den smala gata som går i en slinga söderut.

Racketen 8

Racketen 8 rymmer Salkhallen med 12 tennisbanor, klubblokaler och en restaurang. En del av markplanet används för parkering med ca 40 bilplatser. Söder om hallbyggnaden finns ett parkeringsdäck med ca 90 bilplatser, varav ca 60 platser hyrs av hotellet i Racketen 9. Öster om hallen finns ett däck med ca 80 bilplatser. Det östra parkeringsdäcket kommer att rivas och ersättas av ett bostadshus med 40 lägenheter. I delar av de nedre planen kommer nya lokaler att skapas för gym, kontor och butiker, totalt ca 700 kvm. Den nya byggnaden kommer att innehålla ca 60 (ev.100) bilplatser.

Racketen 9

Racketen 9 rymmer ett hotell med 325 rum. En del av markplanet används för parkering med ca 60 bilplatser. Verksamheten har behov av fler platser och hyr 60 bilplatser i Salks garage, som ligger söder om tennishallen. Här finns också behov av angöring med buss till hotellet och uppställning av bussar längre tider.

Boende och verksamheter i nu och i framtiden

Utbyggnad av konferensdelen för ca 200 gäster bedöms medföra ett ökat parkeringsbehov.

Racketen 10

Racketen 10 omfattade tidigare även Racketen 11. Racketen 11 ligger närmast Gustavslundsvägen och söder därom ligger Racketen 10. Inom Racketen 10 finns huvudsakligen kontor med tillhörande parkeringar och garage.

Racketen 11

Racketen 11 ligger längs Gustavslundsvägens södra sida med en parkyta mellan fastigheten och gatan. På fastigheten finns idag parkeringar i flera plan.

Nuvarande byggnader planeras rivas och ersättas med två nya bostadshus med totalt 150 bostadsrätter. Närmast vattnet föreslås ett högt punkthus. I bottenvåningen mot Gustavslundsvägen skapas lokaler för butiker, restauranger etc. Totalt planeras för 700 kvm lokaler och 350 kvm restaurang. Utanför fasaden föreslås en bred gångyta. Takterrassen samutnyttjas med kontorsfastigheten Racketen 10.

Alvik 1:18

I Alvik 1:18 finns huvudsakligen kontor med tillhörande parkeringar.

En ny detaljplan gjordes 2007 för komplettering med ca 2 700 kvm kontor men det är oklart om/när den genomförs.

Förändringar inom de olika kvarteren						
Kvarter	Boende		Anställda		Verksamhetsytor	
	2008	framtida förändring	2008	framtida förändring	2008	framtida förändring
	antal	antal	antal	antal	kvm	kvm
Biografen 1 o 2 butik och butik	0		90			
Stickstaken 1 - 4 lägenheter o butiker	60		25			
Alviken 2, 13 o 15	50		30			
Nätdomaren handel o kontor	0		1 200			
Tranebergs strand ca 300 lägenheter	620		20			
Bollpojken restaurang	0		20			
Racketen 8 tennisbanor + butik + gym + kontor + 40 lägenheter	0	+80	60	+5 +10		+100 +310 +310
Racketen 9 hotell o konferens + konferens	0		70			+1 000
Racketen 10 - postcentral	0		540		25 000	- avgår
Racketen 11 + 150 lägenheter + restaurang + butiker + övrigt	0	+300	antag 600	- 600 + 10 + 15 + 15		+ 350 + 350 + 350
Traneberg 1:13 + 40-50 lägenheter + förskola 75 barn	0	+100		+20		
Alvik 1:18 kontor	0		3 000	+ 135	48 000	+2 700

Trafiksituationen före utbyggnad

Under denna rubrik beskrivs trafiksituationen längs Gustavslundsvägen för den rörliga trafiken, före nybyggnad inom området och före ökad turtäthet på Tvärbanan.

Beskrivningen görs dels för varje trafikslag; gående, cyklister, kollektivtrafik och biltrafik men också ur aspekterna trafiksäkerhet och trygghet.

De förslag som listas under respektiver rubrik visas nedan under kapitlet Förslag till åtgärder. Parkeeringssituationen beskrivs i ett eget kapitel.

Befintligt gaturum

Det allmänna gaturummet mellan fastigheterna längs Gustavslundsvägen ger på sina ställen ett ordnat intryck. Måtten är i till viss del överdimensionerade och markytan utnyttjas inte effektivt. Gustavslundsvägens skeva sträckning och parkeringsytor med bilar i olika riktningar ger ett splittrat intryck.

Figur: Foto taget västerut längs Gustavslundsvägen med bussterminalen till höger



Figur: Foto taget österut längs Gustavslundsvägen vid Tvärbanans korsning



Trafiksituationen före utbyggnad

Gående

Gångbanor och gångvägar

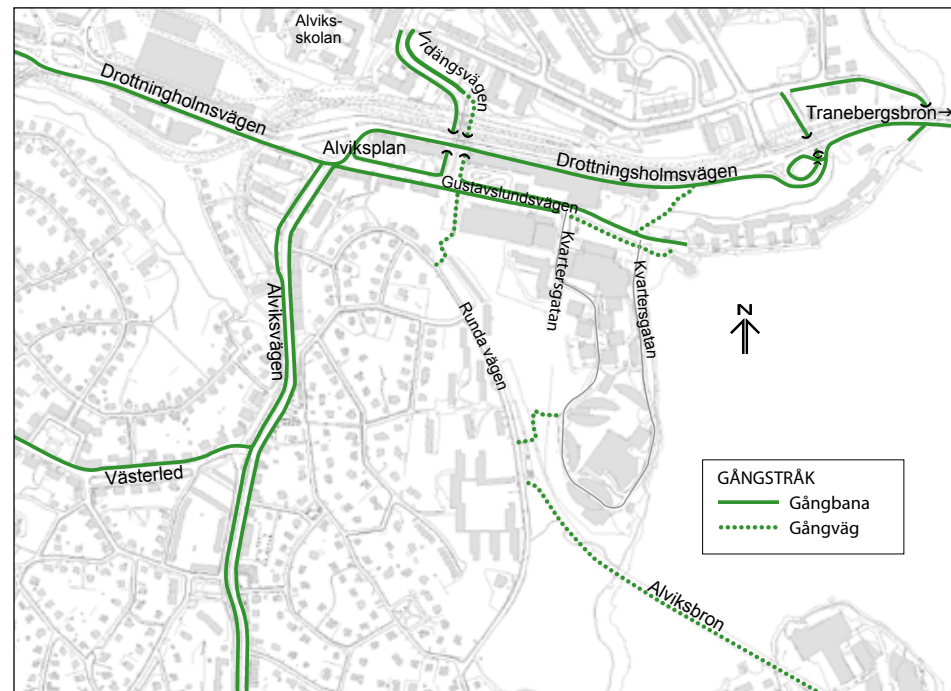
Gustavslundsvägen sluttar från nivå ca +11,3 vid Alviksplan till nivå ca + 2,0 vid västra korsningen med kvartersgatan. Eftersom sträckan är lång upplevs nivåskillnaderna längs med Gustavslundsvägen som måttliga.

Gångbanor finns på båda sidor om Gustavslundsvägen mellan Alviksplan och den västra korsningen med kvartersgatan. Längs östra delen av Gustavslundsvägen finns gångbana på norra sidan och en separat gångväg söder om gatan.

Mellan Gustavslundsvägen och Runda vägen finns branta gångvägar med trappor. För gående med barnvagn, rullator eller rullstol utgör Tvärbanan bästa förbindelsen mellan Alvik och Runda vägen. Från Runda vägen kan man som gående nå Stora Essingen via Tvärbanans bro. Som gående är avståndet till stora delar av Kungsholmen, Stora Essingen och Bromma överkomligt.

Övergångsställen

Inom området passeras spårvägar eller bilvägar i plan. Markerade övergångsställen längs Gustavslundsvägen finns över Vidängsvägen, över in- och utfarterna från bussterminalen och över



Figur: Nuvarande gångstråk kring Gustavslundsvägen

västra anslutningen av kvartersgatan. Markerade övergångsställen över Gustavslundsvägen finns vid Alviksplan, öster om spårkorsningen, öster om infarten till bussternimalen, vid västra korsningen med kvartersgatan och vid östra korsningen med kvartersgatan.

Barriärer

Alvik avskiljs från Traneberg av Drottningholmsvägen, tunnelbanan och Nockebybanan, vilka bildar en kraftig barriär mellan stadsdelarna. Gångför-

bindelse finns på en smal gångbana längs Vidängsvägens västra sida och via SL's trappor och gångramp öster om Vidängsvägen. Vidängsvägen ligger i brant lutning och ger inte full tillgänglighet för funktionshindrade. Möjlighet finns även att i öster passera under barriären på gångbanan längs Tranebergsslingan och på gångvägen under Tranebergsbron samt i väster via Ulvsundaplan. Dessa tre alternativ känns alla som omvägar.

Problem

Biltrafikens flöde och hastighet ger otrygghet och bildar en barriär

Många gående korsar under morgonrusningen busstorget och Gustavslundsvägen

Kontakten med omgivande stadsdelar är dålig

Möjliga åtgärder

Sänkta fordonshastigheter

Gångtorg mellan Racketen 8 och Racketen 11

Upprustning av den västra kvartersgatan med bredare gångbanor

Förbättrad belysning längs gatan och i parken

För skolbarn boende kring Gustavslundsvägen är Vidängsvägen den närmaste skolvägen till Alviksskolan. Barnen måste korsa Vidängsvägen innan de når skolan. Nära Tranebergplan finns ett signalreglerat övergångsställe, men många går över på andra platser för att ta en genare väg till skolan.

Trafiksituationen före utbyggnad

Cyklister

Cykelbanor och cykelvägar

Cykelbanor eller cykelvägar saknas längs större delen av Gustavslundsvägen. P.g.a. utrymmesbrist hänvisas cyklister till blandtrafik. Längs det västra kvarteret mellan Vidängsvägen och Alviksplan finns dock en cykelbanan på norra sidan av gatan.

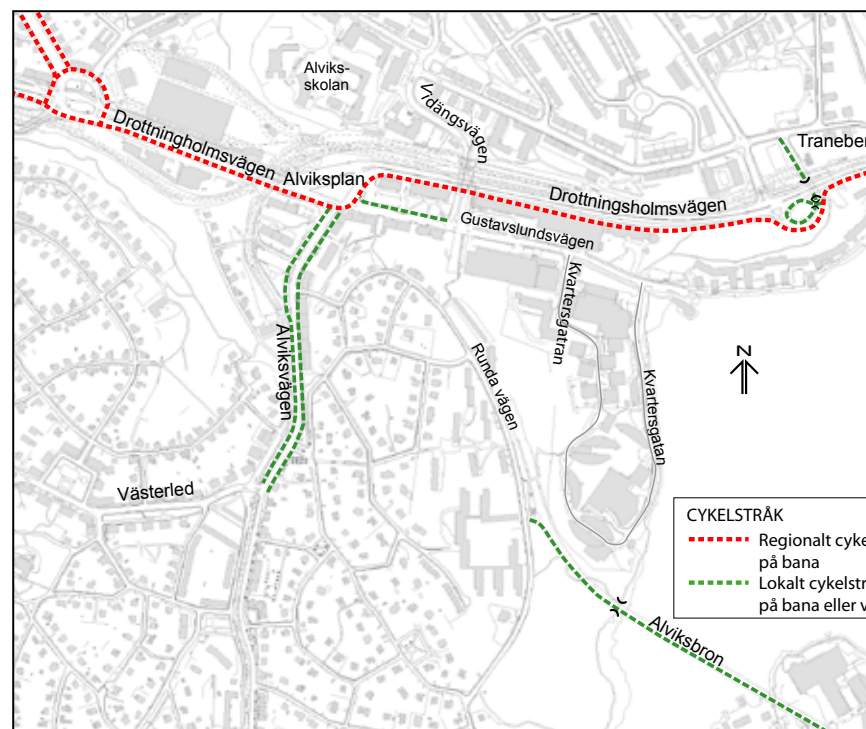
Ett regionalt cykelstråk passerar området på en dubbelriktad cykelbana längs Drottningholmsvägens södra sida mellan Tranebergsbron och Ulvsundaplan. Ett annat viktigt cykelstråk leder på en gång- och cykelväg längs Tvärbanans bro till/från Stora Essingen och längs Ekstigen/Runda vägen till Alviksplan.

Cyklister till/från området kring Gustavslundsvägen kan nå det regionala cykelnätet vid Alviksplan. Det finns också möjlighet att från östra delen av Gustavslundsvägen nå cykelstråket längs Drottningholmsvägen via en brant parkväg.

Med cykel kan man från Alvik nå stora delar av staden.

Trängsel

Under högtrafik är Gustavslundsvägen inte lämplig för cykling i blandtrafik. P.g.a. Vidängsvägens smala körbanor och busstrafik är inte heller den gatan



Figur: Nuvarande cykeltrafikstråk kring Gustavslundsvägen

lämplig för cyklister. För skolbarn finns ingen godtagbar cykelväg mellan Gustavslundsvägen och Alvikssolan.

Antalet cyklister

Antalet cyklister över Tranebergsbron är sommartid knappa 1 700 under sex timmar fördelade på morgon, middag och kväll.

Cykelparkering

Behov finns av en större ordnad cykelparkering, till kollektivtrafiken och butikerna vid Alviks torg. Det behövs också utrymme för cykelparkering vid Salkhallen.

Problem

Under högtrafik är inte Gustavslundsvägen lämplig att cykla

Vidängsvägen inte heller lämplig att cykla

Behov finns av fler platser för cykel-parkering för infartsparkering till kollektivtrafiken, till affärerna och till Salkhallen

Möjliga åtgärder

Dubbelriktad cykelbana längs Gustavslundsvägen

Utökad cykelparkering

Trafiksituationen före utbyggnad

Trafiksäkerhet och trygghet

Antalet rapporterade trafikolyckor på Gustavslundsvägen är inte anmärkningsvärt högt. Men trafiksituationen upplevs som rörig och otrygg eftersom många olika trafikslag samsas på körbanorna.

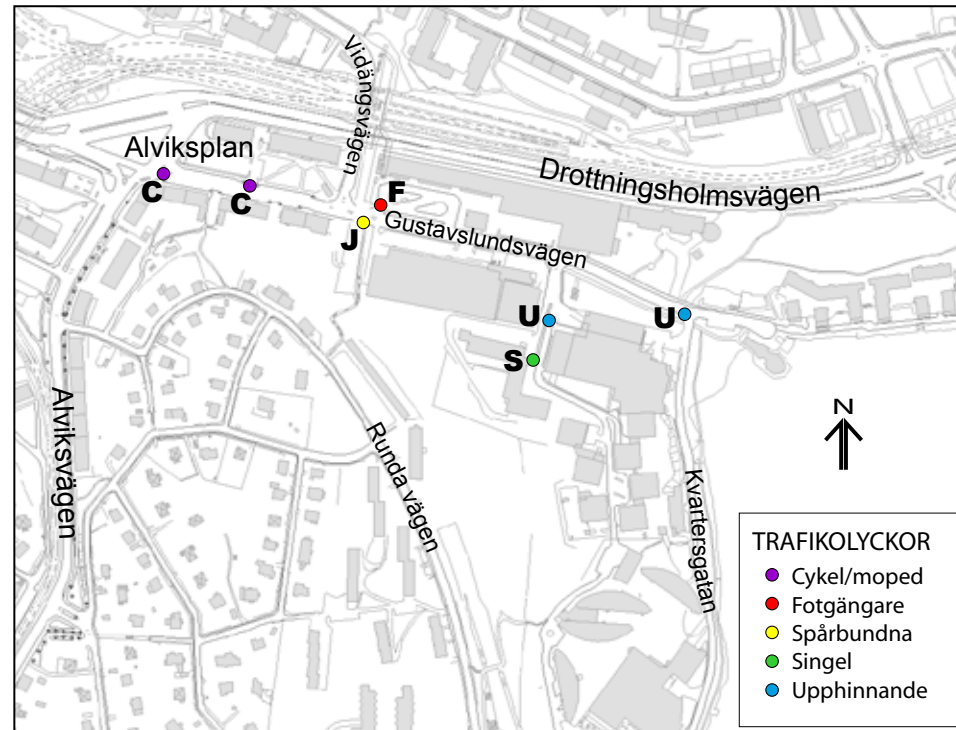
Gatan har också skiftande karaktärer. Den västra delen har fyra körfält och ett trafikflöde på ca 14 000 fordon/dygn medan den östra delen har två körfält och lägre trafikbelastning, lägst i östra delen.

Rapporterade olyckor

Sex olyckor på Gustavslundsvägen har rapporterats in till olycksdatabasen STRADA mellan 2004 och hösten 2009. Två av dessa var med fotgängare, två med cyklister, en med spårvagn och en var upphinnandeolycka.

Både de gående och cyklande råkade ut för personskador, några med svår personskada. Bilisten som krockade med Tvärbanan fick lindrig personskada och bilisten som blev påkörd bakifrån uppsökte sjukvård.

På kvartersgatan mellan Racketen 8 och Racketen 11 har två olyckor rapporterats mellan 2004- hösten 2009. Den ena var en upphinnandeolycka



Figur: Trafikolyckor kring Gustavslundsvägen rapporterade i olycksdatabasen STRADA 2004- hösten 2009

medan den andra var en singelolycka med avkörning i den branta kurvan och en svår personskada som följd.

Osäkerhet vid passage av Tvärbanan

De långa väntetiderna i korsningen med Tvärbanan ger framkomlighetsproblem men också säkerhetsproblem. Då röd signal visas utan att något

händer i korsningspunkten tappar de väntande ibland tålamodet och börjar passera spåret. Detta händer både gående och bilister. En olycka och flera incidenter har inträffat.

Trygghet

Längs med den östra delen av Gustavslundsvägen ligger byggnaderna en bit från gatan. Mellan gatan och byggnaderna

Problem

Korsningen med Tvärbanan är en säkerhetsrisk

Rörig trafiksituation ger upphov till irritation och otrygghet

Mörka gångvägar längs östra delen av Gustavslundsvägen och längs stranden/östra kvartersgatan.

Möjliga åtgärder

Dubbelriktad cykelbana längs Gustavslundsvägen

Sänkta fordonshastigheter

Förbättrat signalsystem för Tvärbanan

Gångtorg mellan Racketen 8 och Racketen 11

Upprustning av kvartersgatan med bredare gångbanor

Förbättrad belysning längs gatan och i parken

Hus med verksamheter i bottenplanet

dena finns stora skymmande träd och sträckan upplevs under kvällar och nätter såsom mörk och otrygg.

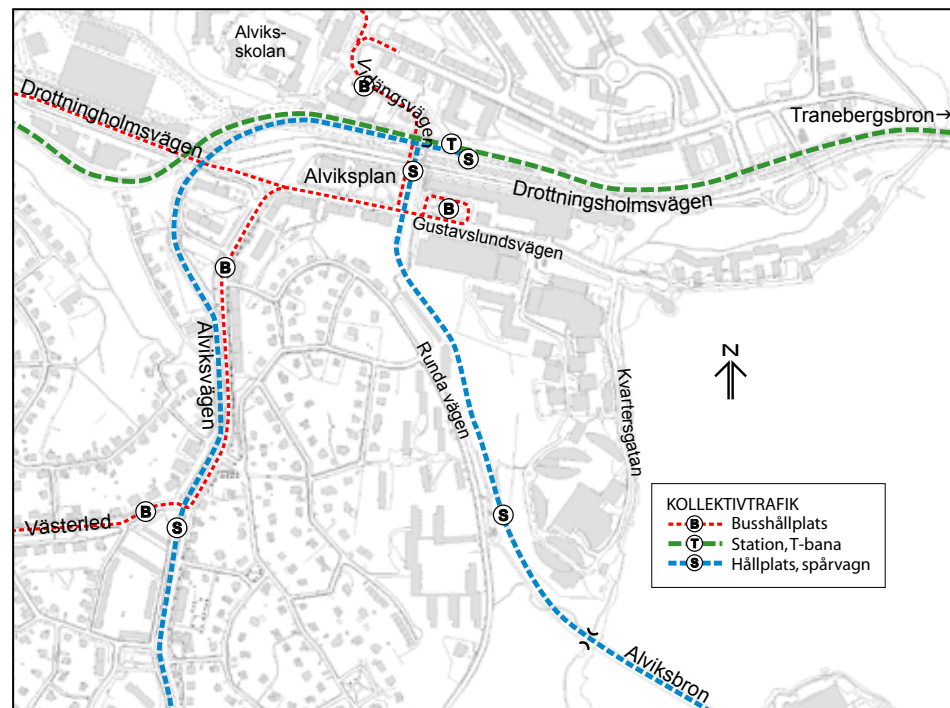
Trafiksituationen före utbyggnad

Kollektivtrafik

Området är väl försörjt med kollektivtrafik. Förutom tunnelbanan, Nockebybanan, Tvärbanan och busstrafik till Bromma flygfält finns busslinje till Spånga station, lokalbussar till Minneberg och Abrahamsberg samt nattlinjer. Alvik är en viktig bytespunkt i kollektivtrafiknätet. Vid Runda vägen finns också en hållplats för Tvärbanan, Alviks strand.

Bussterminalen ligger öster om Tvärbanan och alla bussar som angör Alviks torg kommer därför att korsa Tvärbanans spår.

Restiden med tunnelbanan till city är ca 13 minuter.



Figur: Kollektivtrafikhållplatser

På Gustavslundsvägens norra sida i omedelbar anslutning till bussterminalen finns uppställningsplatser för handikappfordon och taxi. För att från väster angöra dessa måste Tvärbanans spår korsas.

Antal kollektivtrafikresenärer som påbörjar, avslutar eller byter i Alvik är stort. SL noterar ca 50 000 på- och avstigande under ett vardagsdygn.

Om alla som åker med Nockebybanan, Tvärbanan och bussarna till/från Alvik, d.v.s. ca 21 000 personer, antas byta till tunnelbanan, som ca 29 000 av- och påstigande, så skulle ytterligare ca 8 000 komma gående eller cyklande till Alvik. Många resenärer byter kollektivtrafikmedel i Alvik, men inte alla. Därför är troligen antalet gående och cyklister avsevärt större.

Turtäthet feb 2010 enligt SL's tidtabeller; www.sl.se		
	Dagtid	Högtrafiktid
T-banan mot innerstaden	Två linjer med 10-minuterstrafik	Två linjer med 5-minuterstrafik
T-bana, västerut	10-minuterstrafik	5-minuterstrafik till Vällingby
Tvärbanan	10-minuterstrafik	7,5-minuterstrafik
Nockebybanan	10-minuterstrafik	6-minuterstrafik
Buss till Bromma flygplats	Halvtimmestrafik	Halvtimmestrafik

Resor per dygn enligt SL statistik 2004-2008			
	Påstigande	Avstigande	Summa
Tunnelbana	14 764	14 189	28 953
Nockebybanan	4 079	3 781	7 860
Tvärbanan	4 952	4 287	9 239
Bussar	2 256	1 548	3 804
Totalt	26 051	23 805	49 856

Problem
Begränsad framkomlighet för bussar i Alviksplan
Begränsad framkomlighet för bussar över Tvärbanans spår

Möjliga åtgärder
Förbättrat signalsystem för Tvärbanan

Trafiksituationen före utbyggnad

Övergripande biltrafiknät

Anslutning via Alviksplan

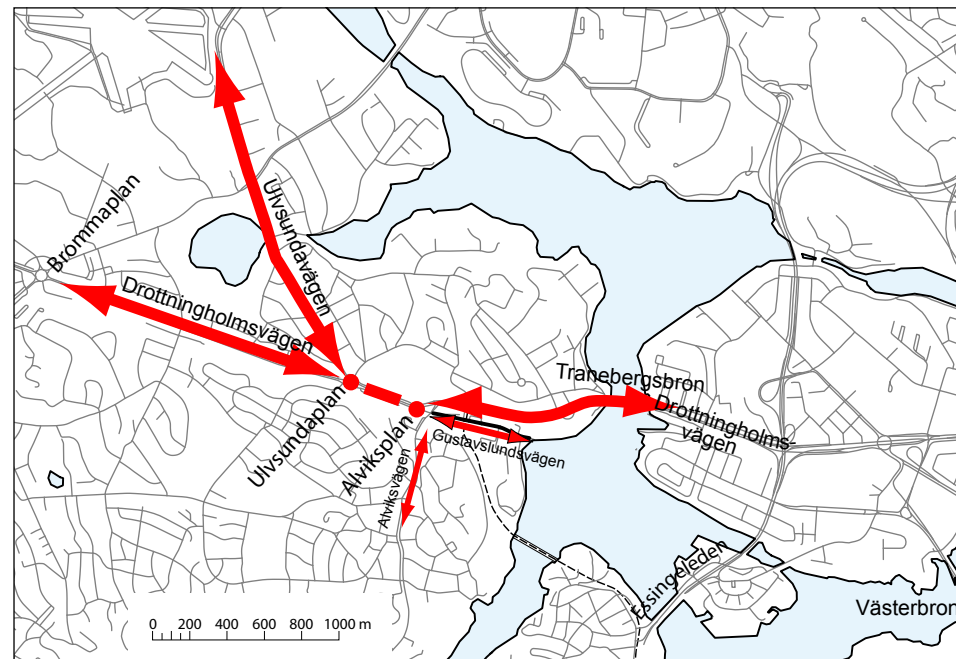
Området kring Gustavslundsvägen trafikförsörjs med bil huvudsakligen via Alviksplan. Lokalt finns också en förbindelse med Traneberg i norr via Vidängsvägen. Framkomligheten på Gustavslundsvägen påverkas av framkomligheten i Alviksplan.

Alviksplan är överbelastad

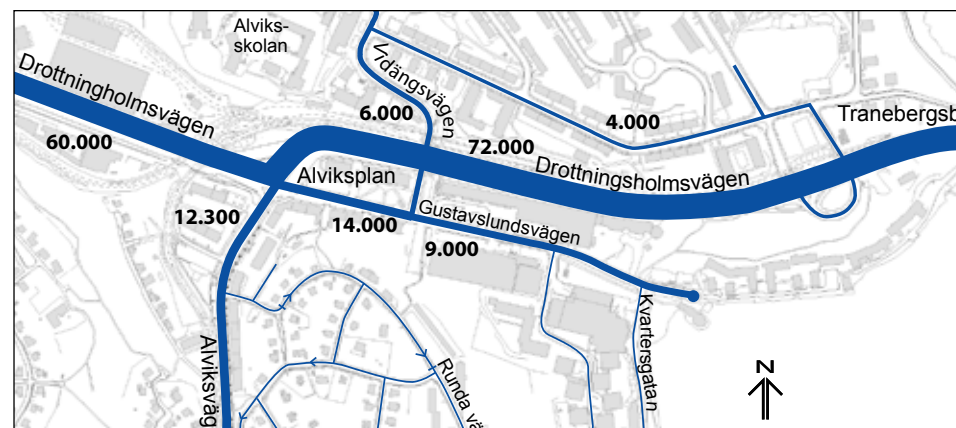
Alviksplan har identifierats som en av 166 flaskhalsar i Stockholms biltrafiknät.

Alviksplan är en av flera högt belastade korsningspunkter på Drottningholmsvägen. Den mest ansträngda punkten ligger enligt tidigare utredningar öster om Alviksplan med växlingen från tre till två körfält på vägen in mot city och Tranebergsbron.

Två stora trafikströmmar från Drottningholmsvägen och Ulvsundavägen möts i Ulvsundaplan. Ulvsundaplan medför en begränsning av trafikflödet mot City. Vid Alviksplan tillkommer trafik från Alviksvägen och Gustavslundsvägen. Varje ökning av trafikflödet på Drottningholmsvägen, Alviksvägen eller Gustavslundsvägen innebär att köerna kring Alviksplan förlängs.



Figur: Trafikströmmar kring Alviksplan



Figur: Trafikflöden kring Alviksplan och Gustavslundsvägen, fordon/ vardagsdygn

Med signalreglering går det till viss del att prioritera mellan tillfarterna men det sker på bekostnad av övriga trafikströmmar, se även nästa sida.

Möjliga lösningar på kapacitetsbristen

Kapacitetsbristen kan lösas antingen genom att trafiktrycket minskar eller genom att kapaciteten byggs ut.

Biltrafiken i Stockholm har under senare år främst ökat i de yttre delarna, medan trafiken i innerstaden stagnerat. Trängselskatten har inneburit minskad belastning i Alviksplan. Trafiken längs Ulvsundavägen har dock ökat till följd av problem på Norra Länken och Essingeleden. Tranebergsbron är under högtrafik fullt belastad.

Diskussion om fler billänkar mellan norra och södra delarna av Stockholmsregionen över Saltsjön eller Mälaren har pågått länge. Planering pågår för Förbifart Stockholm, som kommer att avlasta trafik från Tranebergsbron. Vid den tidpunkt en förbifart kan ha byggts ut, väntas antalet boende och trafikbelastningen i regionen ha ökat. Därför väntas den avlastning som en förbifart ger fyllas upp med annan trafik. D.v.s. Tranebergsbron väntas även i framtiden belastas med trafikströmmar av samma storleksordning som idag.

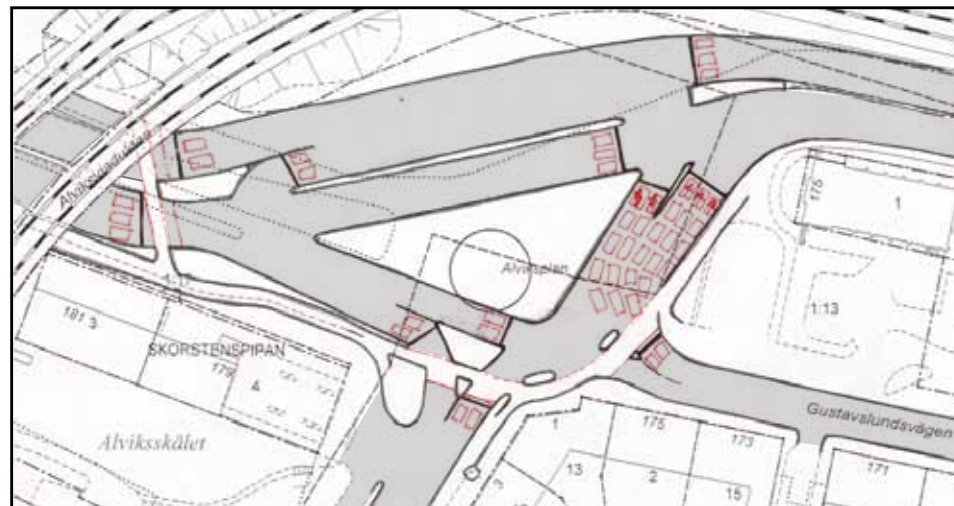
Trafiksituationen före utbyggnad

Alviksplan

Trafiksituationen vid Alviksplan kommer rimligen att bestå tills större förändringar i transportnätet ändrat förutsättningarna; t.ex. utökade trängselavgifter, ombyggnad av Alviksplan till planskildhet eller avsevärd förbättrad attraktivitet för kollektivtrafiken.

Alviksplans trafiksignal

Trafiksignalen i Alviksplan styrs under högtrafik i omlopp på 120 sekunder. Både trafiken ut från Gustavslundsvägen och trafiken in till Gustavslundsvägen släpps i två olika grönperioder under omloppet. Detta minskar väntetiden för cyklister och gående över tillfarten.



Figur: Alviksplan; fordon från Gustavslundsvägen väntar mellan stopplinjerna

Problem

Kapacitetsbrist i Alviksplan, en av 166 flasthalsar i Stockholmstrafiken

Möjliga åtgärder

Minskad av efterfrågan genom fler kollektivresor, ökad trängselskatt el. dyl.

Avlastning av Alviksplan genom utbyggnad i det övergripande gatunätet t.ex. Förbifarten och Huvudstaleden

Förstärkning av kapaciteten i Alviksplan genom utbyggnad till planskildhet

Trafik ut från Gustavslundsvägen	Trafik in till Gustavslundsvägen
<p>Signalerna styrs så att, först efter det att tillflödet från Gustavslundsvägen fått röd signal ges grönt för fortsatt färd åt båda håll på Drottningholmsvägen. Strax därefter ges Alviksvägen grönt och dess trafik har då grönt direkt ut på Drottningholmsvägen.</p> <p>Då utfarten mot Drottningholmsvägen stängs finns risk att fordon, som kommer från Alviksvägen fastnar mellan stopplinjerna. Kvarvarande fordon mellan stopplinjerna minskar utrymmet för trafik från Gustavslundsvägen att lagras, d.v.s. begränsar kapaciteten för trafik från Gustavslundsvägen så som beskrivits ovan.</p> <p>Gustavslundsvägens gröntid är i varje omlopp fördelat på två olika perioder. Detta gör att trafik nerifrån det enkla, västgående körfältet i Gustavslundsvägen hinner sprida sig på två körfält mot signalen. På så sätt utnyttjas gröntiden i signalen mer effektivt.</p> <p>Utrymmet mellan stopplinjerna rymmer ca 25 fordon per omlopp, nu fördelade med ca 15 mot Tranebergsbron och ca 10 västerut. Kapaciteten för Gustavslundsvägen begränsas av lagringsutrymmet till ca 750 fordon/timme. Det högsta flöde som uppmätts under eftermiddag är 628 fordon/timme.</p>	<p>Själva infarten från Alviksplan innebär inte något större framkomlighetsproblem för trafiken till Gustavslundsvägen, kapaciteten är ca 900 fordon/timme. Det högsta flöde som uppmätts är 701 fordon/timme.</p> <p>Däremot begränsas framkomligheten i korsningspunkterna längre in på Gustavslundsvägen.</p>

Trafiksituationen före utbyggnad

Biltrafiken på Gustavslundsvägen

Vad begränsar framkomligheten?

Gustavslundsvägens trafikströmmar begränsas främst av korsningarna med

- Alviksplan,
- Vidängsvägen och
- Tvärbanan.

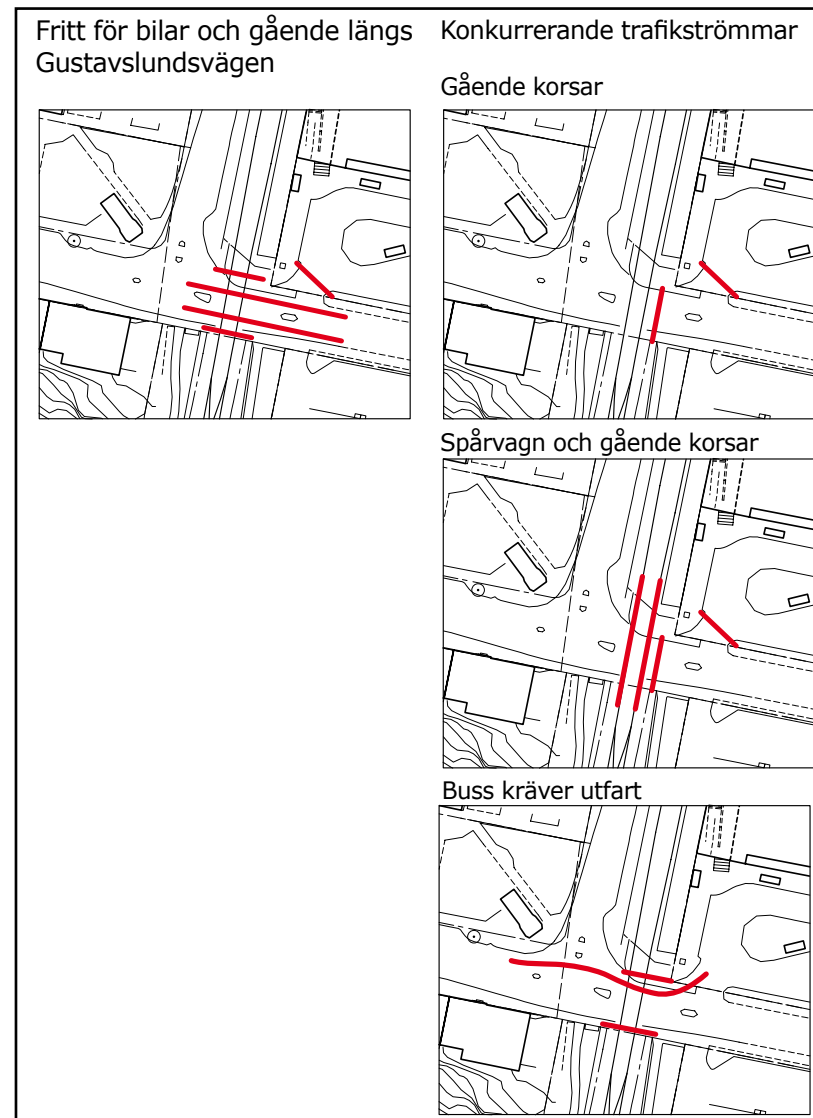
Korsningen med Tvärbanan är oftast den mest begränsande, men även Alviksplan ger ofta fördröjningar. Alviksplans funktion och kapacitetsbrist beskrivs ovan.

Framkomligheten begränsas även mellan korsningarna, främst öster om korsningen med Tvärbanan. Konflikter mellan parkerande, avsvängande eller insvängande fordon begränsar framkomligheten för biltrafikströmmen längs gatan. Dessutom finns korsande gångströmmar. Detta gör att biltrafikens gröna tid i korsningen med Tvärbanan inte kan utnyttjas effektivt.

Korsningen med Tvärbanan

En trafiksignal reglerar tiden för de konkurrerande trafikantströmmarna i korsningen med Tvärbanan. Det är främst tre grupper av trafikströmmar som är i konflikt med varandra d.v.s:

- fordonstrafiken längs Gustavslundsvägen,
- bussutfarten från Alviks torg samt
- Tvärbanan och gående tvärs Gustavslundsvägen.



Figurer: Trafikströmmar i korsningen med Tvärbanan

Då inte Tvärbanan eller busstrafik anmäler behov av passage växlar signalen mellan grönt för fordonstrafiken och gående över vägen. De gående tar ungefär 25 sekunder från biltrafikströmmen för att passera gatan. Denna rödperiod innebär inga problem för biltrafiken ens under högt trafik.

Då en buss anmäler passage tas en rödperiod på ca 20 sekunder från fordonsströmmen västerut på Gustavslundsvägen. Detta sker ca 20 gånger per timme under högt trafik.

Då en spårvagn anmäler passage tas en rödperiod på i genomsnitt ca 60 sekunder från fordonstrafiken längs Gustavslundsvägen. (Tiden kan vara både längre och kortare.) Med en turtäthet på 7,5 minuter sker detta 15-16 gånger per timme under högt trafik.

Vid tillfällen då bussar har haft grönt omedelbart före Tvärspårvägens eller vice versa blir väntetiden för biltrafik och gående som ska korsa spåren lång. Under delar av de maximala timmarna är trafikflödet idag större än kapaciteten. Temporärt förekommer köer upp till Alviksplan.

De långa väntetiderna i korsningen med Tvärbanan ger också säkerhetsproblem. Både gående och bilister har tappat tålamodet och passerat spåren mot röd signal.

Trafiksituationen före utbyggnad

Korsningen med Vidängsvägen

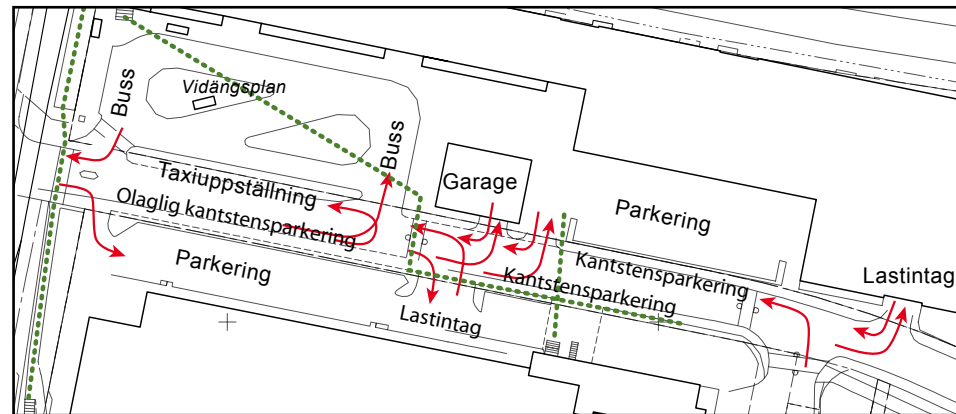
Korsningen mellan Gustavslundsvägen och Vidängsvägen har en måttlig trafikbelastning, där teoretiskt ungefär hälften av kapaciteten utnyttjas. Men eftersom korsningen ligger så nära korsningen med Tvärbanan påverkar dessa varandra och korsningen med Vidängsvägen bidrar till att biltrafikens gröntid förbi Tvärbanan inte kan utnyttjas fullt ut.

Konflikter längs gatan

Kapaciteten i korsningen med Tvärbanan dras ned av närheten till Vidängsvägen men också av störd framkomlighet på Gustavslundsvägen öster om korset. Här störs huvudströmmarna längs gatan av korsande fotgängarflöden, vändande taxibilar, bussar till och från terminalen, svängande fordon till och från Salkhallens parkering, parkeringsgaraget och parkeringen på Alviks Torg samt av parkerande och parkerade fordon längs vägen. Fordonsströmmarna över spåren kan därför inte effektivt använda sina gröntider.

Gatuhållning

Den begränsade framkomligheten på gatan orsakar ibland problem för gatuhållningen. Snöröjningen hindras av olagligt parkerade fordon.



Figur: Trafikrörelser längs Gustavslundsvägen, gångströmmar, fordonsrörelser och parkerade fordon

Räddningstjänsten anser att framkomligheten är jämförbar med den i innerstaden. Räddningstjänsten har ingen möjlighet att påverka Tvärbanans signal.

Uppmätta biltrafikflöden

Biltrafikströmmen är störst vid Alviksplan och mindre längre österut på gatan. Trafikflödet är störst in från Alviksplan på morgonen och ut till Alviksplan på eftermiddagen. Skillnaden mellan riktningarna är oftast störst på morgonen.

Vid toppar kan kön från korsningen med Tvärbanan växa upp till Alviksplan. Eftermiddagstrafiken är mer känslig för trafikökningar än förmiddagstrafiken.

Problem

Kapacitetsbrist för biltrafiken i korsningen med Tvärbanan

Möjliga åtgärder

Förbättrad trafikövervakning för att få bort olaglig parkering

Utökad antal körfält över Tvärbanan

Nytt signalsystem för Tvärbanan

Separat vänstersvängsfil för östgående trafikströmmar

Signalreglera och samordna övergångsstället vid parkeringsgaraget

Sänkta fordonshastigheter

Trafikflöde på Gustavslundsvägen vid Alviksplan, fordon/maximal timme		
	Fm	Em
hösten 2008		
Mot Alviksplan	210	420
Från Alviksplan	620	490

Trafikflöde på Gustavslundsvägen över Tvärbanan, fordon/maximal timme		
	Fm	Em
våren 2008		
Mot Alviksplan	200	435
Från Alviksplan	510	230

Trafikflöde på Vidängsvägen vid Gustavslundsvägen, fordon/timme		
enstaka mätillfälle		
	Fm	Em
hösten 2009		
Mot Gustavslundsv	99	111
Mot Traneberg	170	240

Trafiksituationen före utbyggnad

Kvartersgatan

”Kvartersgatan” mellan Racketen 8 och Racketen 11 är egentligen en fastighetsanslutning. Marken är inte en allmän gata, utan ingår i fastigheterna Racketen 10 respektive Racketen 9.

Kvartersgatan nyttjas av trafiken till Racketen 8, 9, 10 och 11 samt Alvik 1:18. Rätten för fastigheterna Racketen 8 och 11, samt Alvik 1:18, att använda infarten regleras med servitut.

Biltrafikflödet vid anslutningarna mot Gustavslundsvägen är ca 2 500 fordon vardagsdygn i den västra respektive ca 2 000 f/vd i den östra.

Körytan gör idag ett diffust och rörigt intryck. Trottoarerna är smala och fordonsytorna känns vida.

Den västra delen av slingan är brant och kurvig. Här behöver gående en fredad yta.

Problem

Otydligt och oklart gaturum

Möjliga åtgärder

Ombyggnad av ”gatan” med större hänsyn till gående

Anpassning av ”gatan” till de nya byggnaderna och utrustning till mer stadsmässig karaktär.



Figur: ”Kvartersgatan” har två anslutningar till Gustavslundsvägen



Figur: Foto taget söderut mot hotellet och kvartersgatan från kvartersgatans västra korsningen med Gustavslundsvägen

Konsekvenser av förtätning och ökad spårvägstrafik

Trafiksystemet på Gustavslundsvägen kommer i framtiden att belastas ytterligare, dels av ökad turtäthet på Tvärbanan, dels av ökad biltrafik p.g.a. fler verksamheter och boende längs gatan. Dessutom behöver cyklisterna ges en avgränsad yta.

Tillkommande biltrafik

De förtätningar med bostäder, förskola och verksamheter som planeras beräknas ge ett ökat bilflöde på Gustavslundsvägen med upp mot 1 100 fordon/ vardagsdygn. Bostäderna bedöms svara för merparten ca 700 f/vd. Beräkningen innefattar de utbyggnader av bostäder och lokaler som planeras utmed Gustavslundsvägen och som inte är fullt utbyggda förrän ca år 2015.

Den planerad förtätningen beräknas ge ett större tillskott västerut än österut under morgontimmarna och större österut än västerut under eftermiddagen. Tillskottet ger därför en utjämnande effekt jämfört med idag, då de stora strömmarna är österut på morgonen och västerut på eftermiddagen.

Med tillskottet av boende får området ett mer varierat innehåll; både boende, arbetande, handel, service, förskola och fritidsaktiviteter. Eftersom resorna avseende olika ärenden har olika riktningar och olika

Trafikflöde på Gustavslundsvägen över Tvärbanan, fordon/maximal timme				
	Fm		Em	
	2008	tillkommande	2008	tillkommande
Mot Alviksplan	200	+ 80	435	+60
Från Alviksplan	510	+50	230	+90

maximala tider under dygnet ger detta ett jämnare trafikflöde över dygnet.

Trafikkontoret bedömer att Gustavslundsvägen kommer att tåla den tillkommande trafiken eftersom bostadstrafiken till stor del är motriktad dagens dominerande arbetsplatstrafik. De tillkommande bostäderna och verksamheterna bedöms ge ett tillskott på maximalt ca 10 % i den mest belastade riktningen under högtrafik.

Innerstadstrafik

I den nya översiktsplanen är Alvik markerat både som en del av den centrala stadens utvidgning och som stadsutvecklingsområde. Staden arbetar för att kransen runt innerstaden skall utvecklas till en tät och varierad stadsmiljö med en blandning av bostäder och verksamheter. Detta innebär att man i ett framtida Alvik får acceptera en bilframkomlighet på samma nivå som i innerstaden.

Ökad spårvägstrafik

Framtida turtäthet

I samband med att Tvärbanan förlängs norrut till Solna avser AB Storstockholms Lokaltrafik, SL, att öka turtätheten från idag 7,5 minuter till 5 minuter i båda riktningarna. När Tvärbanan invigdes var turtätheten 10 minuter i varje riktning. Solnagrenen planeras öppnas 2013. Om även Kistagrenen tillkommer kan turtätheten komma att ökas till 3,5-2,5 minuter. Detta kan tidigast ske år 2018.

Avtal mellan staden och SL

Staden och SL/Landstinget kom i februari 2009 överens om ett avtal om genomförande av Tvärbana

Norr – Solnagrenen. Enligt avtalet bekostar och ansvarar SL för utbyggnaden av trafikaneläggningen och de åtgärder på stadens mark som är direkt betingade av utbyggnaden.

För att undvika att framkomligheten på Gustavslundsvägen försämras p.g.a. ökad turtäthet, ska SL enligt avtalet på sin bekostnad bygga om Gustavslundsvägen, så att korsningen blir planskild. En sänkning av Gustavslundsvägen under spåren visade sig både svår, tidskrävande och dyr att genomföra. SL har istället utrett olika alternativa lösningar för den fysiska miljön.

Nytt signalsäkerhetssystem

I samband med att Solnagrenen öppnas så tas ett nytt signalsäkerhetssystem för Tvärbanan i bruk. Det nya signalsäkerhetssystemet ger väsentligt kortare rödtider för bilister vid korsningen.

Men för att försäkra sig om en framtida acceptabel framkomlighet på Gustavslundsvägen bör signalsystemet kompletteras med ombyggnad till fler körfält över spåren. På så sätt kan den gröna tiden för fordonstrafiken utnyttjas mer effektivt.



Konsekvenser av förtätning och ökad spårvägstrafik

Konsekvenser av ökad trafik

SL har gjort kapacitetsstudier för att utreda och visa hur fordonstrafiken vid korsningen med Tvärbanan påverkas när turtätheten på tvärbanan ökar. För- och eftermiddagens högtrafiktimmor har simulerats med framtida biltrafik efter utförda förtätningar i området. Prognoserna för framtida fordonstrafik bygger på stadens beräkningar, se ovan.

Antagna förhållanden i simulering

Nedan listas några av de antaganden som gjorts. Antaganden om turtäthet med Kistagrenen, framtida biltrafikflöden, antal bussrörelser och icke signalreglering av övergångsställe bedöms alla ge sämre förutsättningar än vad som troligen kommer att inträffa. Diskuterade förändringar som prövats i simuleringarna är:

- Två olika turtätheter
 - 1 Solnagrenen 5 minutertrafikering
 - 2 Kistagrenens 2,5 minutertrafikering
- Beräknad framtida biltrafikflöde, ca 2018 när planerade förtätningar är byggda, för två rusningstrafik tillfällen
 - 1 Förmiddagstimme
 - 2 Eftermiddagstimme
- Oförändrat antal bussrörelser
I gjorda simuleringar har räknats med oförändrat antal bussar. Det är dock troligt att turtätheten kan glesas ut och någon eller några busslinjer kan tas bort när Tvärbanan förlängts. Därmed minskar också bussarnas kapacitetsbehov i korsningen.

- Körfält över Tvärbanespåret i östlig riktning
 - 1 Dagens utformning, ett körfält
 - 2 Två körfält till parkeringsinfarterna
- Körfiler i västlig riktning
 - 1 Dagens utformning, ett körfält
 - 2 Två körfält
 - 3 Ett överbrett körfält
 Två körfiler över Tvärbanan även i riktning mot väster bedöms kunna öka kapaciteten och förbättra framkomligheten. Idag har Gustavslundsvägen två filer västerut närmast Alviksplan.
- Ingen signalreglering och samordning av övergångsställe öster om Tvärbanan
En signalreglering av övergångsstället väster om parkeringsgaraget gröna hus bedöms kunna förbättra framkomligheten för biltrafiken.

Resultat

För jämförelse har även dagens situation simulerats. De körlängder som redovisas nedan är genomsnittlig maximal körlängd under en timme.

Nuvarande gatuutformning

Med nytt signalsäkerhetssystem, ökad biltrafik och Solnagrenen ökar körlängderna från idag 100 till 110 meter för biltrafik österut under morgonen och från 85 till 130 meter för biltrafik västerut under eftermiddagen. Risken för växande kö till Alviksplan ökar.

Eftersom det att alla förtätningar är genomförda och Solnagrenen tagen i trafik ger nuvarande utformning troligen ungefär samma trafikförhållanden på morgonen men längre väntetider på eftermiddagen. Fysiska åtgärder bör därför övervägas.

Med två körfält österut

Med två körfält österut över spåren fram till kvartersgatan och Kistagrenen beräknas kön österut i genomsnitt bli mindre än idag, 70 i st.f. 100 meter. I västlig riktning med oförändrat antal körfält beräknas körlängden i genomsnitt öka till 205 meter.

Två körfält västerut

Med två körfält både österut och västerut över spåren och Kistagrenen beräknas även kön västerut i genomsnitt bli mindre än idag, 65 i st.f. 85 meter.

Ett överbrett körfält västerut

Då det inte finns plats för fyra fullt breda körfält längs Gustavslundsvägen simulerades istället ett överbrett 5,5 meters körfält västerut. Detta rymmer två personbilar i bredd medan lastbilar och bussar tar hela bredden i anspråk. Modellen beräknade här längre körlängder än med nuvarande enkla körfält, vilket inte är rimligt. Troligt värde bör ligga mellan de som beräknats för ett respektive två körfält i västlig riktning, d.v.s. mellan 65 och 205 meter.

Väntetid

För den situationen med Kistagrenen, två körfält österut och ett körfält västerut beräknas restiden från korsningen med kvartersgatan till Alviksplan ta fyra minuter. Denna situation bedöms vara under ca 20 minuter på eftermiddagen.

Vidängsvägen

I samtliga beräkningar ökar körlängderna på Vidängsvägen eftersom dess korsning med Gustavslundsvägen signalreglerats. Det finns möjlighet att öka kapaciteten genom ytterligare ett körfält i Vidängsvägens tillfart.

Förslag till åtgärder

Mål

Trafik- och renhållningsnämnden har som mål att framkomlighet ska fungera tillfredställande längs Gustavslundsvägen. De två största problemen idag är låg framkomlighet för biltrafiken över Tvärbanans spår och brist på utrymme för cyklister.

Program- och planarbete för området kring Gustavslundsvägen har syftat till upprustning av gatu- och parkmiljöer för att skapa ett sammanhållet och attraktivt gata-torg-parkstråk längs gatan.

Målbild för ombyggnaden

Attraktiv gång-, cykel- och kollektivtrafik

Tillfredsställande transportkvalitet för näringsliv, boende och besökare

Vacker och funktionell gestaltning av gaturummet

Parkeringsbehovet för cyklister och bilister är tillgodosett i den mån det är möjligt utan att försämra ovanstående mål

Acceptabel framkomlighet under byggskedet

Behov av åtgärder

För att klara trafiksituationen under förmiddagarna så att köer från korsningen med Tvärbanan inte växer upp till Alviksplan behöver bilströmmarna kunna löpa mer friktionsfritt längs Gustavslundsvägen. Idag störs flödet av många svängande rörelser, parkerade fordon och korsande gångströmmar. Detta kräver åtgärder längs gatan.

Även under eftermiddagen behöver bilströmmarna kunna använda sina gröna perioder mer effektivt.

För att ge möjlighet till fler fordonsfiler över Tvärbanans spår kan gatan breddas vilket innebär att gångbanan och träd på norra sidan tas bort mitt för bussterminalen, att handikapplatser och uppställningsplatser för taxi flyttas och att eventuellt terminalens utrymme begränsas.

Biltrafiken längs Gustavslundsvägen kan ges mer kapacitet genom att den prioriteras före trafikströmmen längs Vidängsvägen i en trafiksignal.

Bilflödet kan också ges mer kapacitet genom att den gröna tiden för fordonen förlängs och Tvärbanan hindras. Detta skulle påverka kollektivtrafiken negativt.

Åtgärder att öka framkomligheten för biltrafiken kan även göras genom att sänka framkomligheten för gående. Om det oreglerade övergångsstället över Gustavslundsvägen signalregleras och samordnas med Tvärbanan så prioriteras biltrafikens framkomlighet framför korsande gående.

Samarbete mellan flera ansvariga

För att lösa problemen längs Gustavslundsvägen krävs åtgärder från flera olika huvudmän; staden, SL och de olika fastighetsägarna. Staden är ansvarig för de allmänna ytorna, med gata och park. SL har ansvaret för Tvärbanan. För kvartersgatan söder om Gustavslundsvägen och övriga fastigheter är de olika ägarna ansvariga. Det är viktigt att de olika huvudmännen samarbetar kring förslagen.

Engagemang från hyresgäster kan också ge nya förslag och underlätta genomförandet.

Åtgärder

Nedan beskrivs åtgärder både för att förbättra för både gående, cyklister och bilister. Åtgärderna har fördelats på underrubrikerna:

- Planering för trygghet
- Tillgänglighet för gående
- Tillgänglighet för cyklister
- Framkomlighet för biltrafik
- Trafiksäkerhetsåtgärder samt
- Kvartersgatan

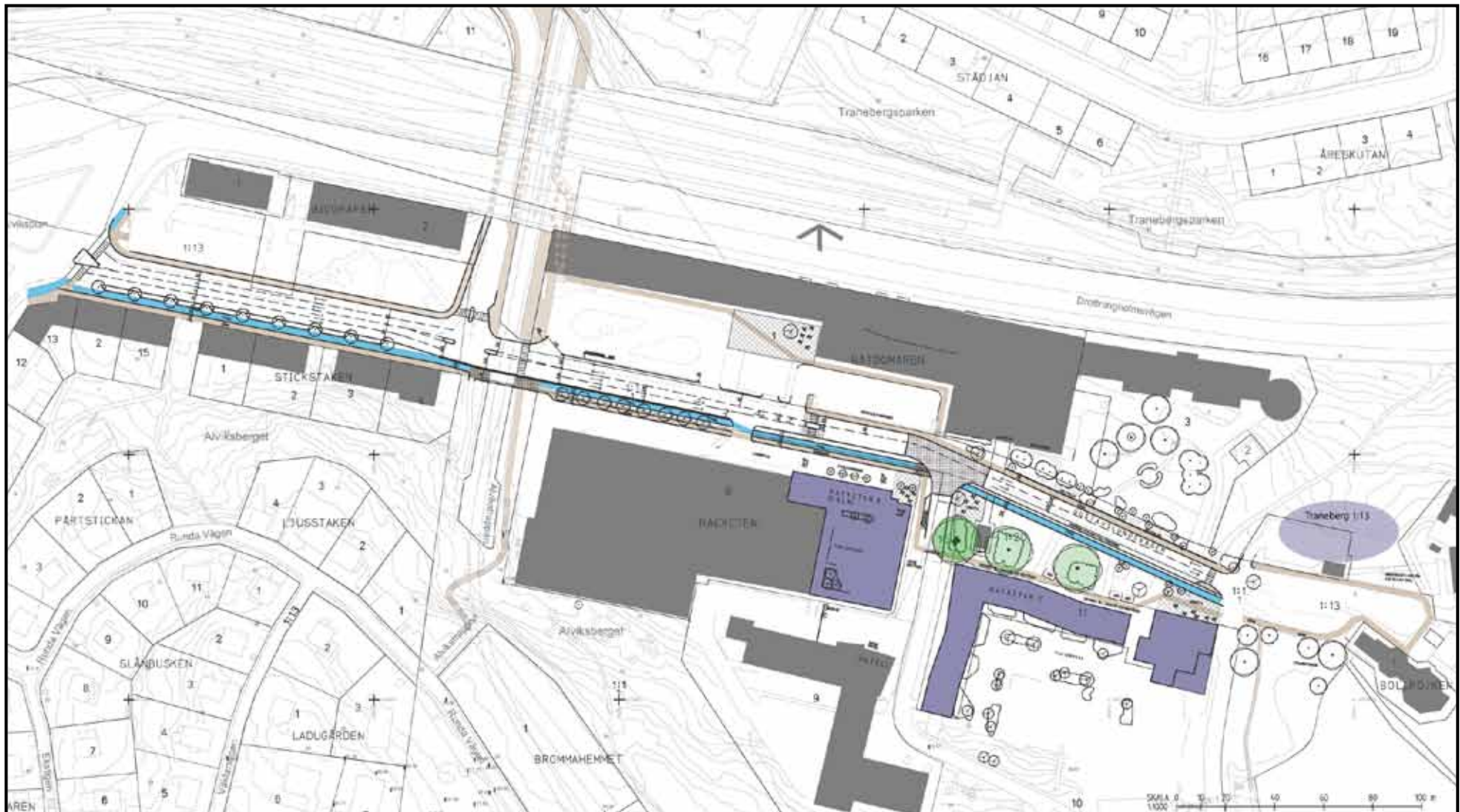
Planering för trygghet

Gustavslundsvägens södra sida, som idag domineras av parkeringsdäck, omdanas till en levande gatumiljö med bostäder, lokaler i bottenvåningen och bättre belysning. Bostäder utmed Gustavslundsvägen ger en tryggare gångväg till och från Alviks Torg och tunnelbanan för dem som bor i Tranebergs strand eller arbetar sena kvällar i kontorsområdet.

Gustavslundsvägen norr om Racketen 11 ges en något sydligare sträckning och utrymme för ett nytt parkrum skapas därmed norr därom.

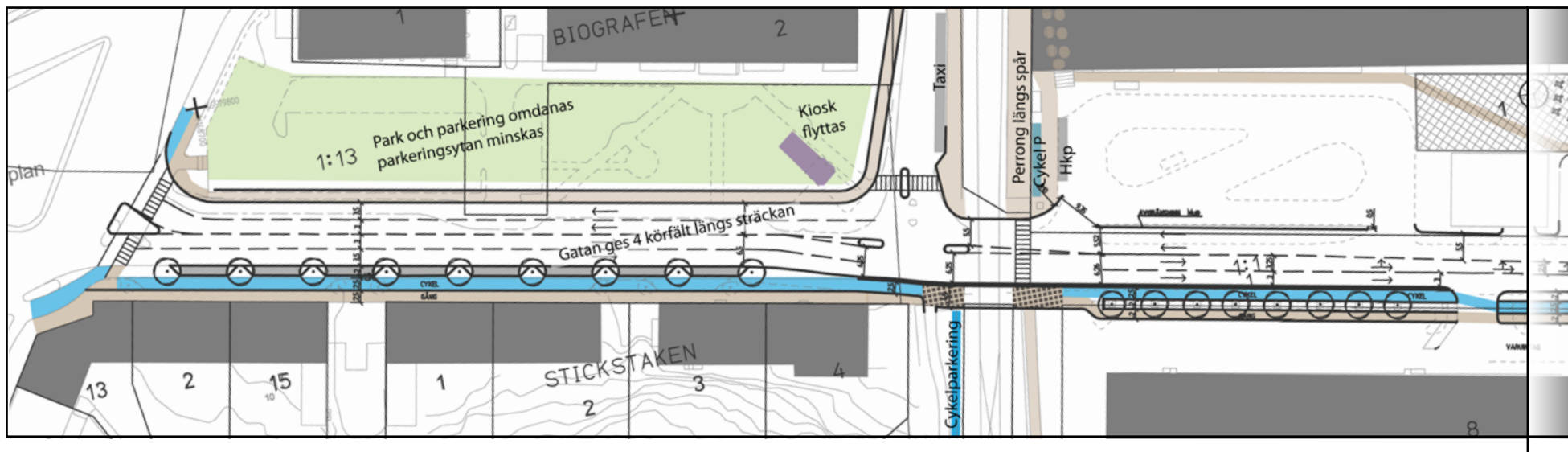
En översyn av områdets belysning ska göras för att strategiska mörka platser skall kunna åtgärdas. Viss gallring av växtmaterial längs gångstråk, som exempelvis i strandparken, ökar överblickbarheten och stärker trygghetskänslan.

Förslag till åtgärder



Figur: Översikt med viktiga gångstråk (beige) och cykelbanor (blå) markerade i färg

Förslag till åtgärder



Figur: Västra delen av Gustavslundsvägen

Figur: Östra delen av Gustavslundsvägen

Tillgänglighet för gående

Gående kring Alviks torg och Tvärbanan ges ungefär samma framkomlighet som idag.

Passage av Gustavslundsvägen

Övergångsställen över Gustavslundsvägen behålls vid Alviksplan och vid Tvärbanan.

För att öka framkomligheten för bilarna föreslås nuvarande övergångsställen över Gustavslundsvägen väster om garageanslutningen vid Alviks torg ersättas av ett nytt övergångsställe öster om parkeringsanslutningarna.

Längs Gustavslundsvägen

Längs Gustavslundsvägen behålls två gångstråk;

- ett norr om gatan, mellan t-banestationen och vattnet via Alviks Torg och
- ett söder om gatan mellan Alviksplan och vattnet, delvis längs gatan och delvis längs med den nya fasaden till Racketen 11.

Nuvarande gångbana på norra sidan utanför bussterminalen och parkeringshuset föreslås utgå. Det norra stråket passeras såsom idag av lastfordon till affärernas lastintag och anslutningsväg till Anders Bodins fastighet.

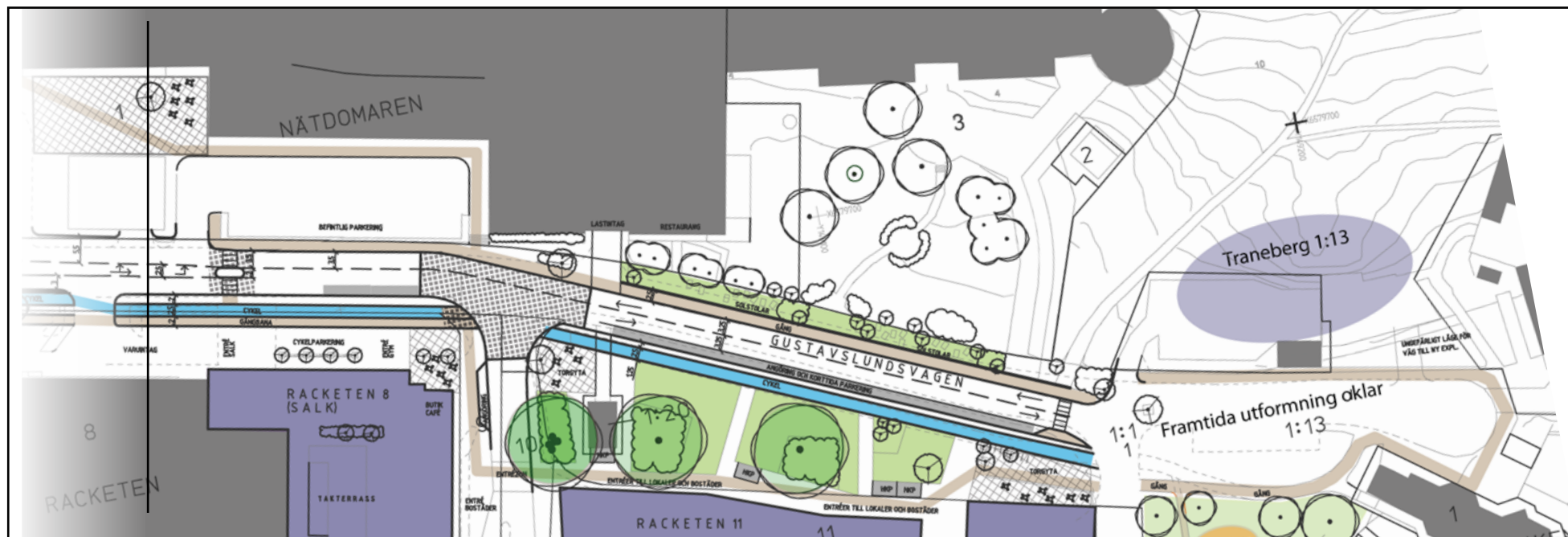
En gångbana kommer även att finnas norr om Gustavslundsvägen mellan Alviksplan och Vidängsvägen.

Det södra gångstråket passeras såsom idag av Tvärbanan, anslutningar till Salkhallens parkering och kvartersgatans två anslutningar till Gustavslundsvägen.

Tillgänglighet för cyklister

Cyklisters framkomlighet och säkerhet förbättras genom att en dubbelriktad cykelbana skapas söder om Gustavslundsvägen mellan Alviksplan och östra anslutningen av kvartersgatan till Gustavslundsvägen. Nuvarande cykelbana på norra sidan mellan Alviksplan och Vidängs-

Förslag till åtgärder



vägen utgår. Cykelbanan ger en bättre trafiksäkerhet och framkomlighet för cyklister, som inte behöver oroas och störas av parkerande fordon.

Cykelbanan korsar Tvärbanan, anslutningarna till Salkhallens parkering och kvartersgatans två anslutningar till Gustavslundsvägen. Kvartersgatans västra korsning med gatan föreslås utformas upphöjd, så att cyklisters passage underlättas.

Nuvarande cykelparkering vid Tvärbanan är för liten. Den föreslås kompletteras med en ny cykelparkering

söder om Gustavslundsvägen mellan kv. Stickstaken och Tvärbanan. Befintliga cykelparkeringar vid Salk och kring kvartersgatans västra korsning med Gustavslundsvägen föreslås utökas. Ny cykelparkering kan tillkomma vid östra torgbildningen, nordost om Racketen 11.

Förslag till åtgärder

Framkomlighet för biltrafik

Tvärbanans tid i korsningen med Gustavslundsvägen förkortas med nytt signalsäkerhetssystem. För att ge tillräckligt god framkomligheten för biltrafiken över Tvärbanans spår krävs både nytt signalsäkerhetssystem för Tvärbanan och åtgärder i gatuutformningen.

Trafik österut längs Gustavslundsvägen ges dubbla körfält över spåren, mellan Vidängsvägen och infarten till parkeringsgaraget.

Trafik västerut längs Gustavslundsvägen ges ett överbrett körfält över spåren, mellan Vidängsvägen och infarten till parkeringsgaraget. För delen mellan Alviksplan och vidängsväges byggs två körfält. Detta innebär att kiosken väster om Vidängsvägen samt taxi- och handikappuppställning måste flyttas.

Vänstersvängade trafik mot parkeringsanläggningarna vid Alviks Torg norr om Gustavslundsvägen ges eget körfält så att de inte stör trafik rakt fram.

Nuvarande trafiksignalanläggning i korsningen med Tvärbanan ses över och eventuellt signalregleras även Vidängsvägen.

Åtgärder bör vidtas för att behålla fritt flöde då fordonstrafiken har grönt, signalreglering och samordning av övergångsställe och övervakning av efterlevnaden av parkeringsförbud.

Den södra kantstenen mellan bussterminalen och Salkhallen hålls fri från parkerande fordon, vilket kan kräva tätare parkeringsövervakning.

Korsande övergångsställe öster om terminalen, väster om nedfarten till parkeringsgaraget, flyttas till öster om parkeringsinfarterna vilket ger något längre

köutrymme för biltrafiken än idag. Övergångsstället bör förberedas för signalreglering eftersom en signalsamordning med Tvärbanans system kan öka kapacitet för biltrafiken. En signalreglering skulle dock minska framkomligheten för de gående.

Gustavslundsvägen trafikeras huvudsakligen av personbilar men lastbilar levererar varutransporter till kontorsområdet och angör affärernas lastintag i Nätdomaren 1. Dessutom förekommer 3- 5 busstransporter per dag till hotellet i Racketen 9.

Trafiksäkerhetsåtgärder

Gustavslundsvägen är rak och med föreslagna bredade körbanor för biltrafiken finns under lågtrafik risk för höga fordonshastigheter. En översyn av hastighetsbegränsningen bör göras enligt handboken *Rätt fart i staden*. Hastigheten kommer då troligen att sänkas, särskilt i den östra delen av gatan.

Övergångsstället över Gustavslundsvägen öster om Parkeringsgaraget föreslås höjas till gångbanornas nivå, så att fordonens hastigheter dämpas.

Kvartersgatans västra korsning med gatan föreslås utformas upphöjd, så att gåendes och cyklisters passage underlättas och fordonens hastigheter sänks.

Inga refuger föreslås i korsningarna med kvartersgatan. I stället utformas gatan med raka linjer, begränsade körbanemått och små kurvradier, där de stora fordonen måste ta hänsyn till varandra i korsningspunkterna.

Kvartersgatan

Lastbilar och bussar ska också kunna färdas längs kvartersslingan.

Nästan hela kvartersgatan ligger på kvartersmark. Staden äger endast en liten del av gatan närmast Gustavslundsvägen. Alla fastigheter söder om Gustavslundsvägen har anslutningar till kvartersgatan. Utformning och drift av gatan är ett gemensamt intresse för fastighetsägare och hyresgäster i området.

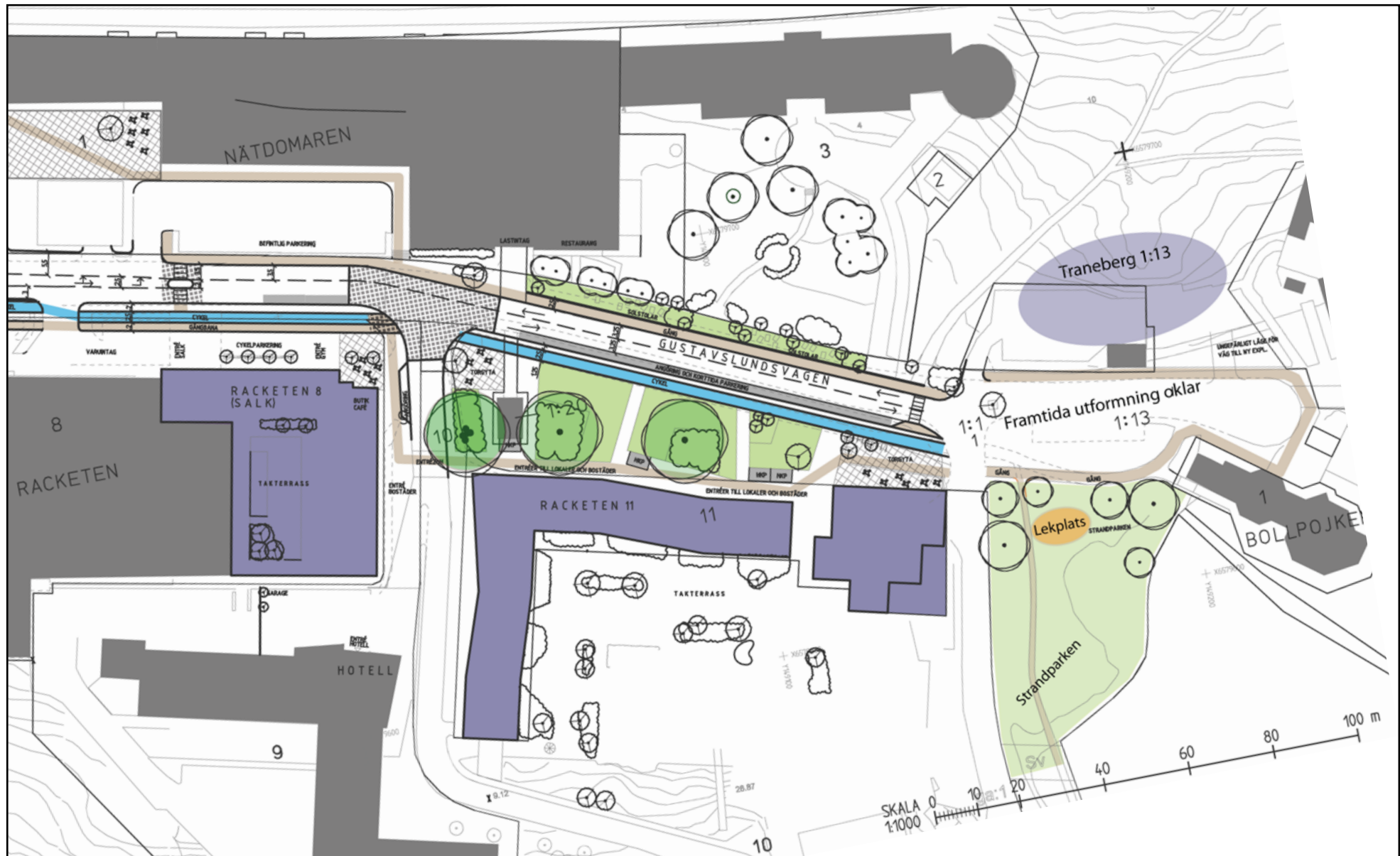
Kvartersgatan har idag ett splittrat utseende med stora nivåskillnader, som dock inte kan ändras. Den bör utformas med enhetligt material för gatu- och markbeläggning för att få en lugnare upplevelse.

En av ambitionerna i planarbetet för nya bostäder i Racketen 8 och 11 har varit att förbättra kvartersgatans funktion och utseende i den del som ligger mellan Racketen 8 och 11. Berörda fastighetsägare arbetar på detta. Trottoarerna föreslås breddas, vilket ger en förbättrad tillfart för fotgängare till Scandic Hotel och även till Bromma stadsdelsförvaltnings lokaler längre upp i backen.

En överenskommelse mellan berörda fastighetsägare om kvartersgatans nya utformning, kostnadsfördelning och framtida drift i en ny gemensamhetsanläggning, avses tecknas innan föreslagna detaljplaner för Racketen 8 och 11 tas upp för antagande.

Figur: Östra delen av Gustavslundsvägen och kringliggande parkytor

Förslag till åtgärder



Parkering idag och i framtiden

Många bilister upplever en stor brist på parkeringsytor. Belastningen på de allmänna parkeringsytorna är hög men allmänt tillgängliga platser finns oftast lediga i parkeringsgaraget under Alviks torg. Stadens mål är att parkeringsbehovet ska lösas inom fastigheterna.

Parkeringssituationen idag

Parkeringssituationen inom området varierar under dygnet. Under dagtid är de allmänna parkeringarna i markplanet samt både markparkeringen och garageparkeringen vid Salkhallen fullt belastade. Under natt är parkeringstrycket avsevärt lägre. Högsta beläggningen under natt noteras nära bostadsbebyggelsen vid Tranebergsstrand invid Gustavslundsvägens vändplats.

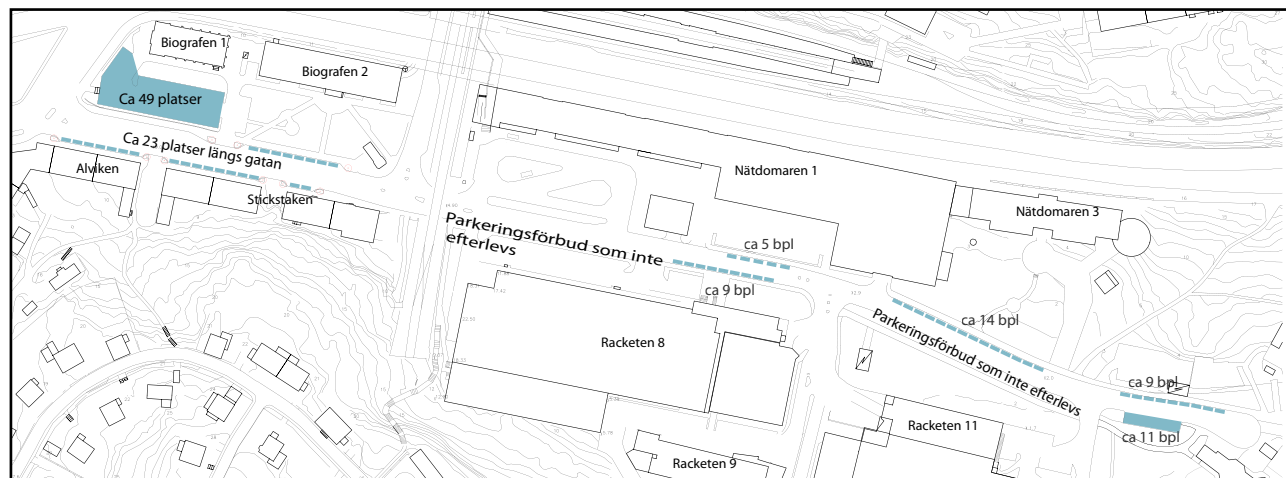
De allmänna parkeringarna i markplanet är hårt belastade. Däremot är sällan de allmänt tillgängliga platserna i garaget vid Alviks torg fullt utnyttjade.

Antalet bilplatser för besökande till bostäderna längs Tranebergs strand är alltför lågt. Därtill kommer besökande till restaurang Sjöpavljongen och medlemmar i båtklubben i viken.

Salk har byggt egna parkeringsdäck och hyr idag ut till hotellet. Hotellet har ibland problem att klara sitt parkeringsbehov, både för personbilar och bussar.

I arbetsområdet finns tillräcklig parkering inom kvartersmark. En del av lokalerna är outhyrda och stor andel av dem som arbetar i området reser idag kollektivt.

Vid en kontroll 2003 fanns att flera fordon parkerade på Runda vägen inte hade hemmahörighet i närhe-



Figur: Antal bilplatser på allmän plats längs med Gustavslundsvägen

ten. Det är troligt att Runda vägen användes som parkering för arbetande i Alviks strand och infartsparkerare till Tvärspårvägen.

Parkering på allmän mark

Totalt finns ca 120 bilplatser på allmän mark, varav ca 70 längs kantsten. Parkeringstrycket är högt och olaglig parkering förekommer.

Parkering längs kantstenen på Gustavslundsvägen föreslås omdisponeras och kan i framtiden rymma 45-50 bilar, d.v.s. en minskning med 20-25 platser. Även antalet på parkeringsytan vid Kv. Biografen 1 minskas. Hur många platser som tas bort är ännu oklart.

Parkeringsmöjligheter på allmän platsmark planeras endast nyttjas för angöring och korttidsparkering.

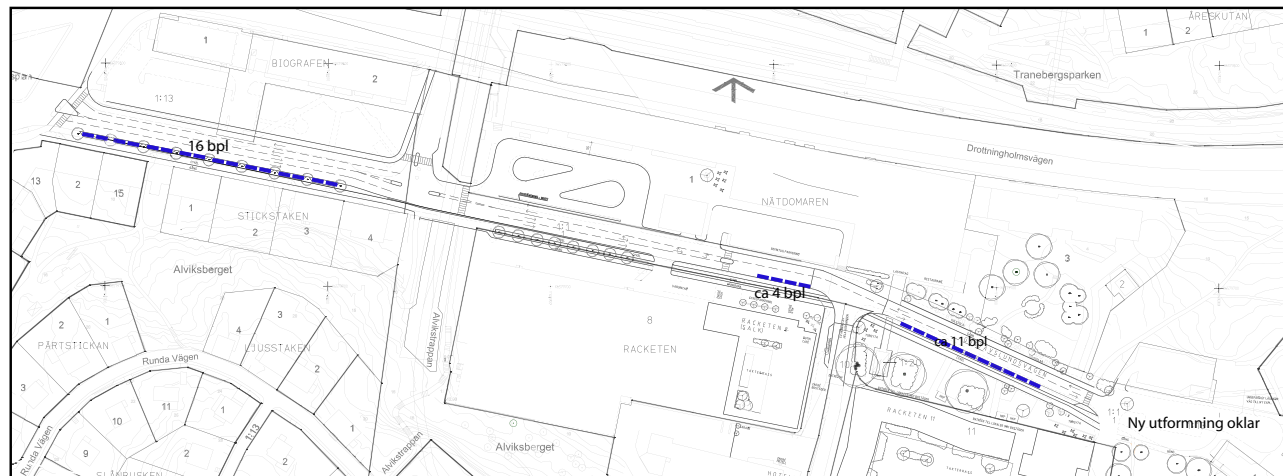
Parkering längre än 1 timme bör kunna göras i parkeringsgaraget vid Alviks torg.

Väster om Vidängsvägen

På de allmänna ytorna mellan Kv. Biografen och Gustavslundsvägen finns en parkering med nära 50 bilplatser och längs med västra delen av Gustavslundsvägen finns plats för 20-25 bilar att parkera längs med kantstenen.

Ombyggnad av Gustavslundsvägen för fler körfält över Tvärbanans spår och utbyggnad av cykelbana längs den södra sidan innebär att de allmänna parkeringarna väster om Vidängsvägen minskas. Dels försvinner platserna längs den norra kantstenen, dels måste parkeringsytan mot målarbutiken minskas. Hur många platser som tas bort beror på avvägningen mellan parkering och park. Längs Gustavslunds-

Parkering idag och i framtiden



Figur: Antal bilplatser på allmän plats längs med Gustavslundsvägen

vägens södra sida kan 16 bilplatser ordnas, d.v.s. kanstensparkeringen minskar med ca 7 platser.

Öster om Vidängsvägen

På östra delen av Gustavslundsvägen är parkering förbjuden längs med den södra sidan mellan Vidängsvägen och Salkhallens entré. Här förekommer dock olaglig parkering. På den motsatta norra sidan av gatan finns handikapplatser och taxiuppställning, dessa föreslås flyttas till Vidängsvägen.

Längre österut framför Salkhallens entré tillåts idag parkering på båda sidor om gatan, ca 14 bilplatser. Mellan Kv. Nätdomaren 3 och Kv. Racketen 11 är parkering tillåten på norra sidan för ca 14 bilar. Även här förekommer olaglig parkering på den södra sidan.

Vid den planerade ombyggnader längs gatan kan ett fåtal bilplatser skapas utanför Salkhallens entré.

Mellan Kv. Nätdomaren och Kv. Racketen 11 föreslås parkering tillåtas på södra sidan om gatan i stället för längs den norra, ca 11 bilplatser.

Längs den östligaste delen av Gustavslundsvägen finns idag plats för ungefär 20 bilar. Hur denna del utformas i framtiden beror av eventuell ny bebyggelse i Kv. Traneberg 1:13 och är därför ännu oklar.

Total kommer ca 35 fordon att kunna stanna längs östra delen av gatan, en minskning med ca 13 platser.



Parkering idag och i framtiden

Parkering på kvartersmark

Verksamheter på kvartersmark beskrivs ovan under kapitlet *Boende och verksamheter nu och i framtiden*, se sid 12.

Förändringar och förtätningar på kvartersmark ger ett ökat parkeringsbehov inom området. Bostäderna föreslås planeras med 1,0 bilplats per lägenhet. Parkeringsbehovet ska tillgodoses inom fastigheterna.

För att få en hög omsättning per parkeringsplats finns möjlighet att samnyttja kontorsparkeringen med besöksparkeringen till bostäderna, eftersom de används vid olika tider. Bostadsparkeringen bör kunna nyttjas hela dygnet.

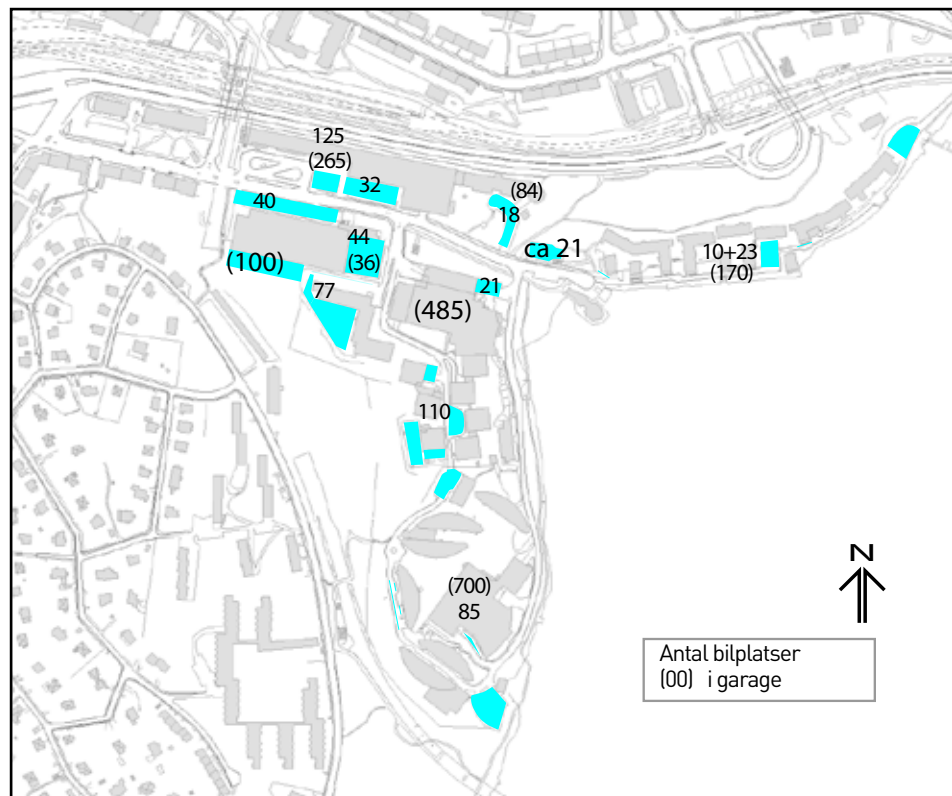
Kvarteren väster om Vidängsvägen

Inga förändringar planeras inom Kv. Biografen 1 och 2 samt Kv. Alviken och Kv. Stickstaken.

Kvarteren öster om Vidängsvägen

Nätdomaren 1 och 3

Inom Kv. Nätdomaren 1 finns ett parkeringstorg med 32 avgiftsbelagda bilplatser avsedda främst för besökande



Figur: Nuvarande bilplatser på kvartersmark, ungefärligt antal

till butikerna. Där finns också ett parkeringsgarage med ca 370 bilplatser varav ca 120 är tillgängliga för allmänheten fram till kl 22.

Inom Kv. Nätdomaren 3 finns ca 18 bilplatser i markplanet och ca 84 i garage.

Inga förändringar av parkeringar planeras inom Kv. Nätdomaren 1 och 3.

Tranebergs Strand

Kv. Tranebergs Strand har ca 170 garageplatser och 33 bilplatser på mark. Området har brist på parkeringsmöjligheter, det gäller särskilt besöksparkering.

Traneberg 1:3

I parkmark mellan Kv. Nätdomaren och Kv. Tranebergs Strand finns idag en parkering upplåten som kvartersmark med ca 22 bilplatser. Parkeringen används idag huvudsakligen för Kv. Tranebergs Strand och om marken bebyggs ökar behovet av bilplatser i området.

Bollpojken

Inom Kv. Bollpojken finns inga bilplatser. Restaurangen har behov av besöksparkering.

Racketen 8

Inom Kv. Racketen 8 används en del av markplanet för parkering, ca 40 bilplatser. Söder om hallbyggnaden finns ett parkeringsdäck med ca 90 bilplatser, varav ca 60 platser hyrs av hotellet i Racketen 9. Öster om hallen finns ett däck med ca 80 bilplatser.

Vid breddning av gustavslundsvägen minskar antalet bilplatser på mark från ca 40 till 20-25. Det östra parkeringsdäcket kommer att rivas och ersättas av ett bostadshus med lokaler. Den nya byggnaden kommer att rymma ca 60 (ev. 100) bilplatser.

Racketen 9

När en ny detaljplan för påbyggnad med konferensenhet gjordes år 2009 så hade hotellet tillgång till 127 bil-

Parkering idag och i framtiden

platser, varav 67 markplatser inom fastigheten och resten förhyrda från Salk/Racketen 8. Hotellet bedömde utifrån sin dittillsvarande erfarenhet att detta skulle räcka även för konferensverksamhet eftersom stor del av konferensgästerna också bodde på hotellet. En beräkning av parkeringsbehov enligt stadsbyggnadskontorets riktlinjer för innerstaden gav ett parkeringsbehov för enbart hotellet på 67-101 platser. Eftersom Alvik har mycket god kollektivtrafik bedömdes innerstadsriktlinjen som tillämplig.

Hotellens nya ägare har hösten 2010 lämnat en ny bedömning av parkeringsbehovet. De anger att hotellet har 43 markplatser och 60 förhyrda och att det sammanlagda parkeringsbehovet för hotell och konferensverksamhet uppgår till 220 platser. Under sommar-turistsäsong och evenemangshelger tillkommer 3-5 bussar per dag. Hotellet har en utnyttjad byggrätt för ett parkeringsgarage inom fastigheten med ca 60 platser.

Racketen 10 och 11

På Kv. Racketen 11 finns idag parkeringar i flera plan. Nuvarande parkeringsbyggnader inom Kv. Racketen 11 planeras rivas och ersättas med två nya bostadshus med lokaler för butiker, restauranger etc.

Parkering för bostäder i Racketen 11 samordnas med Racketen 10. Det byggs ett nytt parkeringsdäck i tre våningar huvudsakligen på Racketen 10. Det ger både parkering för de 150 tillkommande lägenheterna och ersätter också den parkering för arbetsplatserna i Racketen 10 som fanns i det rivna huskroppen. En mindre del av bostadsparkeringen som motsvarar besöksparkering om ca 10% samutnyttjas med kontorsparkeringen. Därtill behövs ett fåtal par-

keringsplatser till butikerna. Tillgång till bostads- o lokalparkering säkras med servitut eller gAlvik 1:18

I Kv. Alvik 1:18 finns huvudsakligen kontor med tillhörande parkeringar, främst i garage.

En ny detaljplan gjordes 2007 för komplettering med kontor men det är oklart om/när den genomförs.

Problem

Olaglig parkering längs Gustavslundsvägen

Parkering längs Gustavslundsvägen hindrar vinterväghållning

Ojämn belastning; Hög belastning på allmänt tillgängliga platser längs Gustavslundsvägen - låg belastning på allmänt tillgängliga platser i garage

Få parkeringsplatser i bostadskvarteret Tranebergsstrand

Möjliga åtgärder

Förbättrad parkeringsövervakning

Staden kommer att utarbeta en parkeringsstrategi. Parkeringsreglerna kan därefter komma att ändras.

Området under byggtiden

Under programsamråd, plansamråd och utställning för Kv. Racketen 8 har många efterlyst en övergripande planering för att minimera störningar från byggnationer inom området. Detta gäller både påverkan på de stora ekarna och övrig grönnska, påverkan på den rörliga trafiken och parkeringsmöjligheter samt bullerstörningar. Här berörs störningar på den rörliga trafiken och parkeringsmöjligheterna.

De stora projekten är nybyggnad av bostäder på kv. Racketen 8 och 11, ombyggnad av Tvärbanans signal-system, utökning av antal körfält och ny cykelbana längs Gustavslundsvägen, ombyggnad av kvartersgatan, påbyggnad av konferenslokal på hotellet och därefter upprustning av parkytor samt förskola och nya bostäder på Traneberg 1:13.

Preliminära tider för de olika byggprojekten redovisas i nedanstående tidplan. Sammanfattningsvis innebär det att det kommer att pågå arbeten på och i anslutning till Gustavslundsvägen under tiden 2011-2016.

Behov av samordning

Byggtrafiken påverkas av att Gustavslundsvägen är en återvändsgata. Det kräver en extra god planering från byggherrarnas sida där hänsyn tas både till varandras byggnationer och den övriga trafiken. En person bör ges i uppgift att samordna transportbehoven.

För att minska påverkan av byggtrafiken och för att underlätta byggandet krävs:

- en god tidsplanering där man undviker byggtransporter under de hårdast belastade tiderna på för- och eftermiddag,

- att transportererna kan köra in på särskilda avlastningsytor och inte behöver blockera trafiken på gatan,
- att inga väntande transportbilar ställs längs Gustavslundsvägen och
- att rivningsmassor från rivna parkeringsdäck i största möjliga mån tas om hand och återanvändas till fyllningsmaterial på plats, detta för att minska transportmängden.

Byggherrarnas bedömning är att det är möjligt att planera byggena så att byggtrafiken inte påtagligt stör den vanliga trafiken. Erfarenheterna från tidigare byggprojekt i Alvik, bl a Salkhallens påbyggnad år 2004, är goda.

SL:s ombyggnad av signalsystem och avstängning av Tvärbanan mellan 3/9 och 13/12 2012 kan ev ge problem, men å andra sidan går då inga spårvagnar. Trafiken kan dock påverkas av många ersättningsbussar för Tvärbanan behöver angöra i bussterminalen.

Preliminära tider

Det är svårt att i förväg ange exakta tider för plan- och byggprocesser. Om planen överklagas kan det ta ett år extra eller mer innan en detaljplan vinner laga kraft och bygglov kan ges.

Tvärbanan

Förlängningen av Tvärbanan till Solna är redan under byggnad och det är bestämt att Tvärbanan stängs av 3-4 månader under 2012 för installation av nytt signalsäkerhetssystem. Tvärbanan öppnas för trafik,

med turtätheten utökad från 7,5 till 5 minuter, år 2013. Kistagrenen planeras vara i trafik 2018, men tidpunkten är mycket osäker och den planerade ökningen av turtätheten till 2-3 min kan dröja längre än så.

Tvärbanan avstängd 3/9 - 13/12 2012
Solnagrenen i trafik sommaren 2013
Kistagrenen i trafik ca 2018

Gustavslundsvägen och allmänna ytor

Ombyggnad på de allmänna ytorna är beroende av de olika bostadsbyggnationerna och Tvärbanans utbyggnad. Det gäller ombyggnad av Gustavslundsvägen till fler körfält, utbyggnad av cykelbana på södra sidan och upprustning av friytor kring gatan och upprustning av strandparken. I uppställningen nedan visas beroenden.

Gatuombyggnad mellan Alviksplan och Vidängsvägen - ej beroende

Gatuombyggnad över spåren - beroende av Tvärbanan

Gatuombyggnad mellan Tvärbanan och västra kvartersgatan - görs efter förtätning inom Kv. Racketen 8

Gatuombyggnad mellan västra och östra kvartersgatan samt upprustning av parkytor - görs efter förtätning inom Kv. Racketen 11

Upprustning av strandparken med ny lekplats - görs efter förtätning inom Kv. Racketen 11 och före förtätning inom Kv. Traneberg 1:13 (En del av parken kan vara byggetablering för Kv. Racketen 11)

Området under byggtiden

Prelimiär tidplan för olika byggprojekt kring Gustavslundsvägen									
ÅR	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Racketen 8		Bostäder, gym, m.m. Behov av tillfällig parkering	Infl. 40 lgh Ny verksamhet startar						
Racketen 9		Konferensanläggning Behov av bussupställning och parkering	Ny verksamhet kan starta						
Racketen 11		Höghus, bostäder, lokaler	Låghus, bostäder, lokaler	Infl. höghus 48 lgh Ny verksamhet	Infl låghus 102 lgh Ny verksamhet				
Traneberg 1:13						Bostäder, förskola Behov av tillfällig parkering	Infl 40-50 lgh		
Kvartersgatan									
Tvärbanan	turtäthet 7,5-min	Tvärbanan Ersätts	avstängd 3-4 mån med busstrafik		turtäthet 5-min				turtäthet 2,5-3,5 min
Friytor					Lekplats vid stranden Park väster om Tvärbanan	Park norr om Racketen 11		Strandparken	
Gustavslv väster om Tvärbanan									
Gatan över spåren									
Gatan mellan Tbn och västra kvartersgatan									
Gatan mellan västra och östra kvartersgatan									
Gatans återvändsdel									

Området under byggtiden

Racketen 8, Salk-tennis

Racketen 8 planerar att kunna bereda plats för uppställning av bodar, kran och bygghiss samt materialupplag inom den egna fastigheten. En angöringsficka för transportfordon anläggs på kvartersgatan. Gatan är så bred att övrig trafik kan passera. En provisorisk gångbana för fotgängare till Scandic Hotel måste ordnas. Bilarna ska backas in i lossningsfickan och köras ut på Gustavslundsvägen, utan att passera hotellet. Vid backning ska föraren assisteras av en person utanför fordonet. Möjligheter till tillfällig parkering under byggtiden behövs.

Antagande i SBN våren 2011

Laga kraft våren 2011 alternativt våren 2012, beroende på om planen överklagas
Byggstart beroende på om planen överklagas
Byggtid ca 18 mån
Inflyttning tidigast 2013

Racketen 9, Hotel

Hotellet behöver tillfälliga parkeringsplatser för bus-sar och bilar när deras parkering utnyttjas för byggetablering.

Detaljplan för ny konferensdel vann laga kraft 2009
Detaljprojektering och upphandling pågår
Byggstart tidigast 2011
Byggtid ca ett år
Invigning tidigast 2012

Racketen 11, Fabege/ Peab

För Kv. Racketen 11 planeras att en parkremsa längs gatan norr om Kv. Racketen 11 skall kunna utnyttjas för avlastning. De stora ekarna och deras kronor och

rotsystem måste skyddas. Inga upplag eller körytor medges under ekarna. En portalkran placeras över västra kvartersgatan, övriga nära fasaden på park- eller fastighetsmark. Byggbodar placeras öster om östra kvartersgatan i kanten av strandparken. Bygget avses ske i etapper, den första längs med parken den senare mot kvartersgatan.

Antagande i SBN sommaren 2011

Laga kraft sommaren 2011 alternativt sommaren 2012, beroende på om planen överklagas
Försäljningsprocess
Byggstart hösten 2011 alternativt hösten 2012 beroende på om planen överklagas
Byggtid ca 2,5-3 år (tre etapper garage, höghus, låghus)
Första inflyttning i höghuset tidigast hösten 2013
Sista inflyttning i låghusets del mot kvartersgatan senast hösten 2015

Traneberg 1:13

Ingen markanvisning har ännu gjort för Kv. Traneberg 1:13.

Markanvisning
Planarbete
Antagande i SBN
Laga kraft
Byggstart beroende på om planen överklagas
Byggtid ca 2 år
Inflyttning tidigast hösten 2017

Referenser

- 2010-03-19 Projekt Tvärbanans utbyggnad, befintlig banan, Alvik kapacitetsstudie, WSP rev 2010-03-22
- 2009-02-17 Samrådsredogörelse, Stadsbyggnadskontoret
- 2009-08-18 Tvärbanans Utbyggnad – Anpassning befintlig Tvärbana, Programhandling Alvik, koncept SL
- 2009-08-12 Racketen 8, Planbeskrivning, Stadsbyggnadskontoret
- 2008 nov Programsamråd, ”Nya bostäder i Alvik”, Dnr 2007-05464-53
- 2008-01-15 Program, Stadsbyggnadskontoret
- 2006-06-20 PM Trafik och parkering kring Gustavslundsvägen
- 2004-02-23 Trafikkonsekvenser av en ny exploatering vid Runda vägen
- 2003-04-11 Trafikproblem kring Gustavslundsvägen
- 2002 april Trängseln på Stockholms gator, Movea
- 2002-03-13 Effekter och förslag till åtgärder med en ökad exploatering i Alviks strand
- 2001-06-15 Kommentarer till Trafikutredning, Gustavslundsvägen- Alviksplan, Gatu- och fastighetskontoret
- 2001-05-09 Trafikutredning, Gustavslundsvägen- Alviksplan
- 1999-12-13 PM angående trafik och parkering i Alviks torg mm, Stadsbyggnadskontoret

Flera planer att förtäta kring Gustavslundsvägen har presenterats. De har berört både nya bostäder och nya lokaler för verksamheter. Under tidigare samråd har det största intresset rört trafiken. Det har också kontinuerligt inkommit synpunkter och funderingar på dagens trafiksituation, mestadels framkomlighetsfrågor och parkeringsfrågor.

Eftersom trafiksituationen berör mer än ett planprojekt redovisas trafikfrågorna här i en separat skrift, som beskriver trafiksituationen på och kring Gustavslundsvägen. Här tydliggörs också stadens syn på hur den framtida utvecklingen skall hanteras.

I skriften behandlas stadens övergripande mål, trafiksituation som den ser ut idag, konsekvenser av fler bostäder och lokaler utmed Gustavslundsvägen ökad turtäthet på Tvärbanan, parkeringssituationen, förslag till åtgärder för att ge en god bilframkomlighet och trygg miljö för fotgängare och cyklister, samt trafiksituationen under byggtiden.

Avsikten är att skriften succesivt revideras då planeringen av området fortsätter.