



Kontaktperson Markkontoret
Christer Fliesberg
Ytterstad
Telefon: 508 261 04
christer.fliesberg@mk.stockholm.se

Till
Marknämnden 2006-09-21
Trafiknämnden 2006-09-19

Kontaktperson Trafikkontoret
Rolf Gäfvert
Gatuavdelningen
Telefon: 508 263 27
rolf.gafvert@tk.stockholm.se

Detaljplan för område vid Runda vägen/Alviksberget som utgör delar av Alvik 1:1, Alvik 1:18 och Racketen 10 i stadsdelen Alvik. Remiss.

Förslag till beslut

1. Marknämnden överlämnar och åberopar kontorens gemensamma utlåtande till stadsbyggnadsnämnden som svar på remiss av planförslag för ändrad detaljplan inom fastigheterna Alvik 1:1, Alvik 1:18 och Racketen 10 i stadsdelen Alvik, S-Dp 2004-07261-54 samt godkänner redovisningen av trafikutredningar avseende Gustavslundsvägen och Runda vägen.
2. Trafiknämnden överlämnar och åberopar kontorens gemensamma utlåtande till stadsbyggnadsnämnden som svar på remiss av planförslag för ändrad detaljplan inom fastigheterna Alvik 1:1, Alvik 1:18 och Racketen 10 i stadsdelen Alvik, S-Dp 2004-07261-54 samt godkänner redovisningen av trafikutredningar avseende Gustavslundsvägen och Runda vägen.
3. Marknämnden ger markkontoret i uppdrag att träffa överenskommelse om exploatering med AB Svenska Bostäder avseende Alvik 1:1, Alvik 1:18 och Racketen 10 enligt vad som anges i kontorets tjänsteutlåtande.

Göran Långsved

Göran Gahm
tf

Sammanfattning

I samband med plansamråd har stadsbyggnadsnämnden på remiss översänt ett förslag till ny detaljplan för bostäder på Alviksberget vid Runda vägen. Det förslag till bebyggelse som presenterades vid programsamrådet våren 2005 har omarbetats. Antalet bostäder har minskat från ca 150 lägenheter till fem punkthus med sammanlagt ca 85 lgh. Parkering sker på ett parkeringsdäck i två plan med ca 70 parkeringsplatser. Angöring föreslås ske från Gustavslundsvägen via den befintliga kvartersgatan som förlängs.

I maj och juni 2005 beslöt marknämnden respektive trafiknämnden att endast tillstyrka ett av de tre föreslagna markområdena under förutsättning att det kan angöras från Gustavslundsvägen. Kontoren fick dessutom i uppdrag att genomföra en grundlig parkerings-, trafik- och vägutredning.

Markkontoret och trafikkontoret har i enlighet med nämndernas tidigare beslut genomfört en trafik- och parkeringsutredning. Utredningen har studerat möjligheten att kvartersgatan byggs om och förlängs. En kostnadsberäkning av detta alternativ har också gjorts. Förutom ombyggnad av gatan tillkommer kostnader för förvärv av mark, kompensation för grönmark m m. De fastighetsägare som berörs av planen är positiva.

Med hänsyn till resultatet av de båda trafikalternativen, anslutning från Gustavslundsvägen respektive Runda vägen och skillnaden i kostnad för de båda alternativen förordar kontoren det tidigare alternativet med angöring från Runda vägen och föreslår att nämnderna överlämnar och åberopar kontorens tjänsteutlåtande som svar på remiss på detaljplaneförslaget. Kontoren vill dock påpeka att båda alternativen är genomförbara.

Remissen

I samband med plansamråd har stadsbyggnadsnämnden på remiss översänt ett förslag till ny detaljplan för bostäder inom fastigheterna Alvik 1:1, Alvik 1:18 och Racketen 10 i stadsdelen Alvik. Remissen ska besvaras senast den 31 augusti 2006. Kontoren har meddelat stadsbyggnadskontoret att svar på remissen kommer tidigast den 19 resp. 21 september. Planområdet som i huvudsak utgör parkmark ligger mellan kontorsbebyggelsen i Alvik och Runda vägen vid tvärbanans hållplats Alviks strand. I det remitterade förslaget förutsätts angöring förutsätts ske från Gustavslundsvägen.



Samrådsmöte hölls den 21 augusti. Mötet var välbesökt med ca 100 deltagare i huvudsak från området Alvik - Äppelvik vid Runda vägen som i första hand var oroliga för trafiken.

Tidigare beslut

Markkontoret beslutade den 4 maj 2004 att anvisa mark för bostadsbebyggelse på fem olika platser vid Runda vägen till AB Svenska Bostäder. Stadsbyggnadskontoret påbörjade planarbetet år 2004. Programsamråd hölls under våren 2005 och förslag till detaljplan med sammanlagt ca 150 lägenheter på tre av ursprungligen fem områden presenterades för marknämnden den 31 maj 2005. Marknämnden beslöt att endast tillstyrka ett av de tre områden som föreslogs för bostadsbebyggelse under förutsättning att fastigheten kan angöras från Gustavslundsvägen. Dessutom fick kontoret i uppdrag att tillsammans med trafikkontoret genomföra en grundlig parkerings-, trafik- och vägutredning i det aktuella området. Trafiknämnden tog motsvarande beslut den 21 juni 2005.



Detaljplaneförslag

Det förslag till bebyggelse som presenterades vid programsamrådet våren 2005 har omarbetats. Antalet bostäder har minskat och tillfart föreslås nu ske från Gustavslundsvägen. Planens syfte är att bygga bostäder på Alviksberget söder om Alviks centrum. Fem punkthus med sammanlagt ca 85 lägenheter föreslås. Fyra av husen ligger på parkmark och ett på industri- och kontorsmark. Husen är fem våningar med inredd vind och i vissa fall souterräng för anpassning

till terrängen. Marken kommer att upplåtas med tomträtt och bostäderna med hyresrätt.

Parkering föreslås ske på ett parkeringsdäck i två plan med ca 70 parkeringsplatser, beräknade efter ett parkeringstal på 0.8 p-platser per lägenhet. Angöring föreslås ske från Gustavslundsvägen via den på kontorsområdet befintliga kvartersgatan. Gatan byggs om och förlängs upp till bostäderna och omvandlas till allmän gata. De nya bostäderna föreslås inte få någon bilförbindelse eller angöring från Runda vägen.

Bostäderna får god tillgång till kollektivtrafik med närhet till tvärbanans hållplats Alviks strand samt tunnelbanan, Nockebybanan och bussar vid Alvik. Här finns också service i form av affärer m m.

Trafik- och parkeringsutredning

Uppdraget

Mark- och trafikkontoret har i enlighet med nämndernas beslut tillsammans genomfört en grundlig trafik- och parkeringsutredning. Utredningen har utförts av Tyréns. Medverkat har även stadsbyggnadskontoret, Svenska Bostäder och Johansson Linnman arkitekter. Utredningen har särskilt studerat exploatering och vägkapacitet i anslutning till Gustavslundsvägen.

Utredningen

Utredningen har delats upp i två delar, en som rör Gustavslundsvägen och en som rör Runda vägen. För Runda vägen konstateras bl. a. att de flesta gatorna är smala med trottoar på ena sidan. Gatorna har låg trafikbelastning med under 1000 fordon per vardagsmedeldygn. Området är del av en 30-zon och denna fartgräns respekteras relativt väl. Inga olyckor med personskada polisrapporterades under åren 2000-2005. Under stora delar av dagen är Runda vägen och kringliggande gator belastade med parkerade bilar. En stor del av dessa utgör troligen infartsparkering och arbetande i Alviks strand. Detta antagande stöds av det faktum att över hälften av de närmare 170 uppställda bilarna inte är hemmahörande i Bromma. Utredningen diskuterar möjliga restriktioner men föreslår ingen specifik åtgärd.

Parkering

Parkering inom det område som har angöring via Gustavslundsvägen är uppdelad på många olika platser både som markparkering och i garage. Parkeringar finns både på allmän mark och på kvartersmark och är avsedda för både boende och arbetande inom samt besökande till området. En alldeles fullständig redogörelse av parkeringssituationen är därför svår att göra.

Totala antalet platser inom området har beräknats till ca 2500. De allmänna parkeringarna har under dagtid haft en nyttjandegrad på 83-97 procent. Ungefär samma beläggning har parkeringarna vid Salkhallen haft. Samtidigt har de allmänna parkeringarna i garaget vid Alviks torg bara haft 60 procents beläggning.

För reserverade platser inom kvartersmark har beläggningen varit mellan 43 och 72 procent. Även så låg beläggning som 26 procent har uppmätts på reserverade platser inom kvartersmark. Under natt var parkeringstrycket betydligt lägre med som mest 79 procent vid Gustavslundsvägens vändplan.

De nya bostäderna bedöms inte påverka parkeringssituationen nere vid Gustavslundsvägen eftersom det antal platser som ordnas på det p-däck som byggs i anslutning till bostäderna bedöms vara tillräckligt. I det fall ny bebyggelse tillkommer eller ombyggnad för andra ändamål sker i området kommer behovet av mer eller mindre parkering att utredas i samband med de nya detaljplaner som krävs för detta.

Trafik

Kvartersgatan/Alviksslingan

Möjligheten att angöra de nya bostäderna har utretts genom att undersöka om den befintliga kvartersgatan kan nyttjas. Höjdskillnaden mellan Gustavslundsvägen och de nya bostäderna är 25 meter. Gatan är smal med en bredd på mellan 4 och 5,5 meter. Gatan kan nyttjas om den byggs om till en för allmän gata godtagbar standard. Gatan kan breddas och få en 6.0 meter bred körbana och en 1,5 meter bred enkelsidig gångbana. Nuvarande lutning på 10 % kan ändras till 8 % för att klara krav från bl.a. Räddningstjänsten. För att nå ända upp till nivån + 28 meter föreslås att gatan förlängs. Hela sträckan föreslås bli allmän gata. Kostnaden för att bygga om och till gatan har beräknats till 9 miljoner kronor.

Därtill kommer åtgärder på kvartersmark för anpassning av befintliga fastigheter till den ombyggda gatan, både mindre åtgärder vid entréer men även andra större åtgärder. Bland annat måste en utvändig utrymningstrappa på ett av de befintliga kontorshusen flyttas och lokaler byggas om. Även ombyggnad av stödmur och kompensation för förlorade p-platser kan bli aktuellt. Genomförande av planen med om- och tillbyggnad av gatan förutsätter också att staden kan förvärva mark av Fabege och AP-fonden som äger Racketen 10 respektive Alvik 1:18.

Markkontoret har tillsammans med stadsbyggnadskontoret vid två tillfällen under utredningens gång träffat berörda fastighetsägare som ställt sig positiva till dessa ombyggnader och förändringar.

Gustavslundsvägen

Den trafik de nya bostäderna alstrar är i huvudsak motriktad den dominerande trafikström som alstras av i första hand kontorsbebyggelsen och beräknas inte nämnvärt påverka framkomligheten på Gustavslundsvägen. Vägen är relativt olycksdrabbad då det sedan millennieskiftet polisrapporterats nio trafikolyckor med personskada.

I tidigare trafikutredningar har flera åtgärder för att förbättra framkomligheten på Gustavslundsvägen föreslagits. Ytterligare trafik p.g.a. ny bostadsbebyggelse innebär en viss, men mycket måttlig förstärkning av det redan stora behovet av att den stundtals stökiga trafiksituationen förbättras, förenklas och tydliggörs.

Utredningen har prövat flera åtgärder på Gustavslundsvägen väster och öster om Vidängsvägen/tvärbanan.

Öster om Vidängsvägen föreslår utredningen att hindrande gatuparkering vid Salkhallen tas bort och att parkering försvåras genom avsmalning av ett körfält. Ett körfält breddas för att underlätta för vänstersvängande fordon till garaget och parkeringstorget. På detta sätt förbättras framkomligheten in till området. För att öka kapaciteten västerut i korsningen med tvärbanan kan gatan breddas så att två bilar ryms i bredd vid signalen. På så sätt kan högersvängande bilar gå igenom samtidigt som de som kör rakt fram. Vidare föreslås att Salkhallens utfart flyttas till mitt för garaget.

Mellan Vidängsvägen och Alviksplan har utredningen prövat en breddning till fyra körfält på hela sträckan. Idag har Gustavslundsvägens södra sida två körfält österut in i området. På norra sidan västerut från området finns två körfält bara närmast Alviksplan. En breddning till fyra körfält på hela sträckan skulle öka kapaciteten på Gustavslundsvägen. Åtgärden skulle för att vara meningsfull kräva två rakt fram gående körfält genom signalen vid spåren. Den skulle också inkräkta på befintlig kiosk och bl. a. innebära att träd och ledningar skulle behöva flyttas. Den ökade kapaciteten på Gustavslundsvägen skulle inte kunna tas emot i Alviksplan som har mindre kapacitet än vad en ombyggnad av Gustavslundsvägen skulle få. Mot denna bakgrund föreslås att åtgärden inte genomförs.

Analys och konsekvenser

– Tillgänglighet

Samtliga nya lägenheter blir tillgängliga med hiss. Området är kuperat och har stora höjdskillnader. Markkontoret anser att utemiljöprogrammet kan följas inom planområdet undantaget den nya lokalgatan som får en maximal lutning på 8 procent. Utanför planområdet kommer utemiljöprogrammet att följas där så är möjligt vid upprustning och/eller anläggande av nya parkvägar. Den nya detaljplanen påverkar inte tillgängligheten för befintliga hus.

– Miljökonsekvenser

Miljöförvaltningen har upprättat ett underlag för bedömning av påverkan på miljön. De viktigaste frågorna att belysa är naturmark och buller. Bestämmelse om störningsskydd från buller och stömljud finns angivna under planbestämmelser på plankartan.

– Kompensation för ianspråktagen grönyta

Den grönmark som tas i anspråk för bebyggelse kommer att kompenseras.

Markkontoret har föreslagit att strandpromenaden nedanför Alviks strand rustas upp med nya buskar, bänkar och belysning. Befintlig plantering och växtlighet kompletteras vid tvärbanans hållplats och i anslutning till och under Alviksbron. En skötselplan upprättas för Mälarparken och Alviksberget bl. a. med syfte att bevara framförallt större ekar. Ekarna är viktiga för insektslivet och därmed även för fågellivet i området. Tillgänglighetsanpassning av en promenadslinga i Mälarparkens södra del föreslås, vilket t.ex. innebär att räcken sätts upp längs

brantare partier och att beläggning görs jämnare samt att flera bänkar placeras ut. En enkel samlingsplats skulle kunna ordnas i skogen om det finns önskemål om detta bland de förskolegrupper som utnyttjar området. Gångvägnätet i området kommer att ses över.

Ekonomiska konsekvenser

Marken kommer att upplåtas med tomträtt och bostäderna med hyresrätt. Inkomsterna i form av kapitaliserad tomträttsavgäld har beräknats till ca 15 mnkr. I det remitterade planförslaget har kostnaderna beräknats till totalt ca 21 mnkr. De omfattar i första hand ombyggnad och förlängning av ny lokalgata, anpassning av gatan till befintliga entréer, förvärv av mark, kompensation för ianspråktagen parkmark, upprustning av parkvägar, va-anslutning, sanering av bergrum samt fastighetsbildningar. Detta ger ett underskott om ca 6 mnkr, dvs ca 70 000 kronor i underskott per lägenhet.

Framtida driftkostnader kommer att öka med i storleksordningen 40 000 kronor per år. Ökningen avser i huvudsak underhåll och skötsel av den nya lokalgatan, ombyggnaden av Gustavslundsvägen.

Det tidigare alternativet med angöring från Runda vägen hade 4 punkthus med ca 70 lägenheter på denna plats. Inkomsten för detta alternativ hade blivit ca 12,5 mnkr. Kostnaden uppskattades till ca 5 mnkr, vilket ger ett överskott om ca 7,5 mnkr, dvs ca 100 000 kronor i överskott per lägenhet.

– Påverkan på barn

Största påverkan på barn sker troligen genom att en del av skogen, som i första hand används av barnen i en av områdets förskolor, på Alviksberget tas i anspråk för bebyggelse. Resterande del av skogen kommer att rustas upp. Därutöver finns på promenadavstånd en större skog i Mälarparken som redan används av förskolebarn.

Ny bebyggelse enligt remitterat planförslag berör inte trafiken på Runda vägen eller genom Äppelviken. Ett nytt övergångsställe på Gustavslundsvägen har föreslagits. Det skulle kunna förbättra säkerheten för de barn som efter tennisspel i Salkhallen tar sig över gatan mot centrum och tunnelbanan.

– Genomförande

Genomförande av planförslaget förutsätter att staden kommer överens med fastighetsägarna i området om förvärv av mark så att lokalgatan kan byggas ut innan bostäderna börjar byggas. Innan dess ska också det befintliga bergrummet undersökas och saneras.

– Preliminär tidplan

Detaljplanen genomförs med normalt planförfarande. Samrådtiden är från den 21 juni till den 31 augusti 2006. Sbk har upprättat en preliminär tidplan med utställning 3 kv 2006 och godkännande/antagande 4 kv 2006. Möjlig byggstart om

planarbetet inte försenas är hösten 2007. Markkontoret och Trafikkontoret har aviserat att remissvar inte hinns med till den 31 augusti.

Nästa beslutstillfälle för marknämnden blir i samband med genomförandebeslutet och när köpeavtal ska träffas med fastighetsägarna i området. Preliminärt kan detta ske tidigast 1 kv 2007. Därefter kan överenskommelse om exploatering träffas med AB Svenska Bostäder.

Kontorens förslag/synpunkter

I föreliggande remissförslag föreslår markkontoret att detaljplaneområdet utökas söderut så att den trappa som från tvärbanehallplatsen leder ner till arbetsområdet på Alvik 1:18 i sin helhet kan placeras på kvartersmark. Gatumarken behöver kompletteras med servitut för kulvertar och ledningar.

Mark- respektive trafiknämndens beslut i maj och juni 2005 innebar, förutom att projektet skulle begränsas till markområdet mellan Runda vägen och kontorsbebyggelsen vid Alviks strand, även att angöring till området skall ske från Gustavslundsvägen. Kontoren gavs även i uppdrag att göra en grundlig trafikutredning.

Båda möjligheterna med infart från Gustavslundsvägen eller infart från Runda vägen är enligt trafikutredningen acceptabla ur trafiksynpunkt. Trafikproblemen i området uppe vid Runda vägen är främst parkering längs gatorna. Trafikbelastningen med under 1000 fordon per vardagsmedeldygn i området är låg. Det parkeringsbehov som den nya bebyggelsen ger upphov till, tillgodoses inom fastigheten och belastar inte alls eller endast marginellt lokalgatorna ytterligare. Trafikproblemen om en infart från Gustavslundsvägen väljs, utgörs i huvudsak av kapacitetsproblem vid Alviksplan. Dessa problem är möjliga att lösa genom föreslagna åtgärder. Trafikutredningen visar att kvartersgatan kan förlängas och byggas om till en godtagbar standard och att Gustavslundsvägen klarar den utökade trafiken eftersom den i huvudsak är motriktad nuvarande kontorstrafik.

Alternativet med infart från Gustavslundsvägen ger ett underskott om ca 6 mnkr, dvs ca 70 000 kr i underskott per lägenhet. Det tidigare alternativet med infart från Runda vägen ger ett överskott för staden om ca 7,5 mnkr, dvs ett överskott om ca 100 000 kr per lägenhet.

Mot bakgrund av ovanstående förordar kontoren att ett alternativ med anslutning från Runda vägen väljs i stället för en anslutning via Gustavslundsvägen. Kontoren föreslår att nämnderna överlämnar och åberopar kontorens gemensamma tjänsteutlåtande som svar på plansamrådet och detaljplaneförslaget.

SLUT