



NYA BOSTÄDER I ALVIK

PROGRAMSAMRÅD
FÖR OMRÅDET KRING
GUSTAVSLUNDSVÄGEN I ALVIK
Dnr 2007-05464-53

5 nov – 19 dec 2008



STADSBYGGNADS
KONTORET

Området kring Gustavslundsvägen

Området kring Gustavslundsvägen i Alvik är nytt som centrum. Alviks Torg invigdes så sent som 1998, medan bostäderna vid Tranebergs strand byggdes 1994. Tidigare var Gustavslundsvägen främst ett arbetsområde, och det är fortfarande ett av de största kontorsområdena i Västerort.

Området är stadsutvecklingsområde i översiktsplanen ÖP99 och har goda förutsättningar för att utvecklas till en ännu mer attraktiv och stadsmässig knutpunkt. Det ligger nära city och nära vattnet. Här finns goda bilkommunikationer, via Drottningholmsvägen, Tranebergsbron, Essingeleden

respektive Ulvsundavägen. Här finns mycket god kollektivtrafiktillgänglighet med tunnelbana, tvärbana, Nockebybanan, flygbuss till Bromma, bussar till Spånga m m och Tvärbansans planerade förlängning norrut.

Att bygga nya bostäder vid Gustavslundsvägen bedöms ge mindre tillkommande biltrafik i det övergripande trafiksystemet, än utbyggnad på de flesta andra möjliga platser i Västerort, eftersom Alvik ligger nära City och har mycket god tillgång till kollektivtrafik.



Programsamråd för området kring Gustavslundsvägen

- 260 - 300 nya bostäder
- Ett högt hus vid vattnet
- En ny förskola
- Park med kvällssol norr om Gustavslundsvägen
- Gustavslundsvägens södra sida blir en levande gatumiljö med bostäder, lokaler för butiker och restauranger i bottenvåningen och bättre belysning

Genom programområdet hoppas vi få veta mer om hur området används och hur det fungerar för Dig som bor, arbetar och handlar i området.

260 - 300 nya bostäder

För Gustavslundsvägen har stadsbyggnadskontoret valt att ha ett gemensamt programsamråd för tre olika projekt, bostäder i Racketen 11 och Racketen 8, och förskola och bostäder i Traneberg 1:13 mellan kontorshuset och bostadsområdet Tranebergs Strand. Sammanlagt kan det bli mellan 260 och 300 lägenheter. Efter programskedet kommer de olika byggnadsprojekten att gå vidare som separata detaljplaneärenden med plansamråd.

Ett högt hus vid vattnet

En del av bostäderna föreslås i ett hus med 21 våningar i Racketen 11, intill strandparken. Alvik är en av de platser i staden som bedömts vara lämplig för höga hus. I Alvik

finns redan ett högt hus, KFUM/Stay At-huset vid Vidängsvägen. I axeln österut ligger DN-skrapan och vid Brommaplan i väster och Lindhagensgatan på Kungsholmen byggs också punkthus. Höga hus har traditionellt använts för att markera ett centrum. Alviks centrum vänder baksidan mot Drottningholmsvägen. Ett högt punkthus vid vattnet skulle annonsera Alviks Torg mot Tranebergsbron och Kungsholmen. Hushöjden begränsas av inflygningen till Bromma flygplats. För övriga byggnader föreslås höjden 9 våningar. Det är högre än husen mot Drottningholmsvägen, som är 6-7 våningar, men lägre än hotellet (11 vån).

En ny förskola

Idag finns 300 lägenheter i bostadshuset vid Tranebergs strand, men ingen förskola. Förskolebarnen hänvisas till förskola i Traneberg. Om det byggs ytterligare bostäder bedömer stadsdelsförvaltningen att det behövs en ny förskola, preliminärt med 4 avdelningar och ca 75 barn. Förskolan är enbart avsedd för det lokala behovet och inte för barn som kommer utifrån och hämtas och lämnas med bil.

Trafik, parkering och friytor

Trafik, parkering och gestaltning av gatu- och parkrum har setts över, för att göra områ-

det bättre, tryggare och mer användbart att vistas i. Vi ger förslag till hur Gustavslundsvägen, kvartersgatan mellan Racketen 8 och 11 och parkytor i området kan förbättras, när det blir fler bostäder. Korsningen mellan Gustavslundsvägen och Tvärbanan ges högre kapacitet. Gustavslundsvägens södra sida, som idag domineras av parkeringsdäck, blir 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.



Programområdet

Nya bostäder och lokaler i Racketen I I

I stället för det gamla parkeringsdäcket föreslås nya bostäder. De flesta lägenheterna är genomgående, med utsikt mot vattnet och balkonger mot söder eller öster. Vissa lägenheter får balkonger även på norrfasaden mot Gustavslundsvägen. I bottenvåningen mot Gustavslundsvägen blir det lokaler med högt i tak, för butiker, restauranger etc. Utanför fasaden blir det en bred gångyta. De stora ekarna bevaras. Takterrassen samut-

nyttjas med kontorsfastigheten Racketen 10. Befintligt parkeringsdäck på Racketen 10 byggs på med en våning.

Närmast vattnet föreslås ett högt punkthus, som kan fungera som landmärke för hela Alviks centrum. Huset blir preliminärt 21 våningar högt och når upp till samma höjd som "KFUM-huset" vid Vidängsvägen, + 68,8 meter över stadens nollplan.



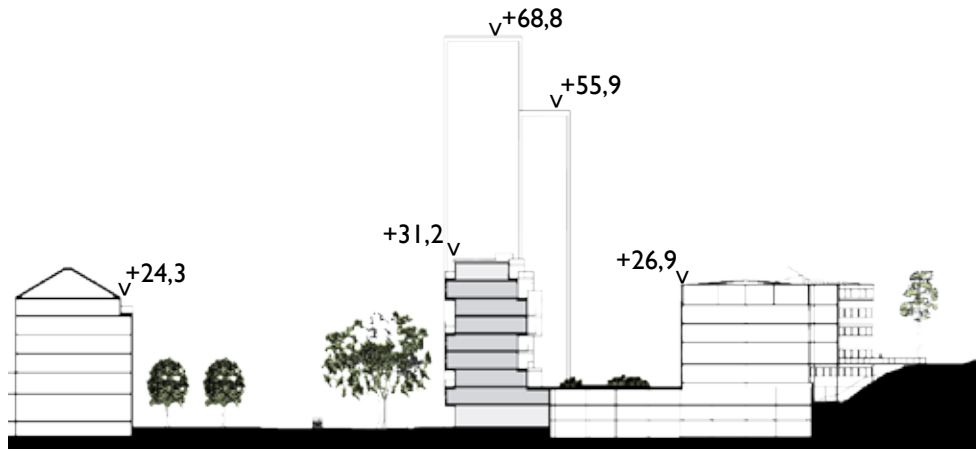
Volymstudie. Punkthuset i 21 våningar är avsett som landmärke för hela Alviks centrum (se även omslaget)

Racketen II

Byggherre: Peab
Arkitekt: Arkitektfirmaet C.F. Möller/
Berg arkitektkontor AB
Fastighetsägare: Fabege/Peab

Antal lägenheter: 180 - 200
Upplåtelseform: Bostadsrätt
Lokaler: Butiker och restauranger i markplan mot Gustavslundsvägen, ev kontor en trappa upp
Parkering: 1 garage.
Parkeringstal 1,0 för bostäder

Övrigt: Riskanalys för flyget, översvämningrisk, är i översiktsplanen ÖP99 markerat som verksamhetsområde. Detaljplanen anger industri och kontor.



Sektion genom Gustavslundsvägen



Racketen 11 från Gustavslundsvägen



Situationsplan. Höghuset är uppdelat i två delar för att ge en slankare ef-

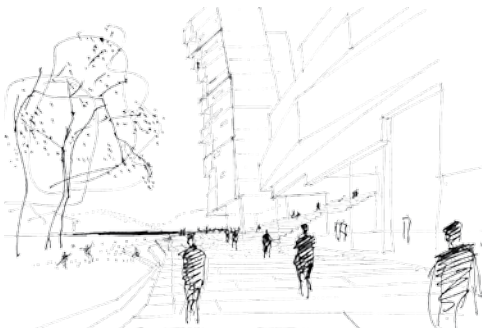


Snedperspektiv



”Vi inspireres af stedets natur og fascineres af drømmen om boligen i højden, der lukker en flig af eventyr ind i dagligdagens bostad. Fjeld-bolig-himmel-by-skaergård – tilsammen danner det vores vision om det bedre byrum, den gode bolig i pagt med stedets natur.”

Arkitektfirmaet C.F. Möller/Berg arkitektkontor AB



Gångstråket utmed bottenvåningen, med trappa ner från takterrassen. De stora ekarna bevaras

Nya bostäder och lokaler i Racketen 8

På fastigheten Racketen 8 finns Salk-hallen med tennisbanor och parkering i garage och på däck. Där Salk-tennis idag har parkeringsdäck föreslås ett bostadshus med 40-50 lägenheter och en butiks- eller cafélokal i hörnet mot Gustavslundsvägen. Huset har balkonger mot öster och väster, och en gemensam takterrass. Det föreslås

bli 9 våningar högt. De två översta våningarna utformas som etagelägenheter. Det rundade taket är inspirerat av Salkhallen. Ovanför den befintliga låga gymbyggnaden mot Gustavslundsvägen föreslås ytterligare två våningar, en med fler gymlokaler, och en kontorsvåning. Salk-hallens entré byggs på till samma höjd. Det ger Racketen 8 en

mer stadslik och upplyst fasad mot Gustavslundsvägen.

Parkeringsdäck i två plan ordnas under den upphöjda takterrassen. Parkeringen är dels avsedd för de boende, dels för uthyrning till hotellet. Ut- och infart från garagen sker via hotellfastigheten Racketen 9/kvartersgatan.



Racketen 8

Byggherre: AB Salk-tennis
Arkitekt: Ahlqvist & Almqvist arkitekter
Tomträttsinnehavare: AB Salk-tennis

Antal lägenheter: ca 40-50
Upplåtelseform: Bostadsrätt
Lokaler: Butik eller servering i markplan mot Gustavslundsvägen, gym och kontor.
Parkering: 1 garage.
Parkeringstal 1,0 för bostäder

Övrigt: Är i översiktsplanen ÖP99 markerat som verksamhetsområde. Detaljplanen anger idrottsändamål.



Gym- och kontor i 3 vån mot Gustavslundsvägen, med nytt bostadshus på tvären. Bakom ans höghuset på Racketen 11.



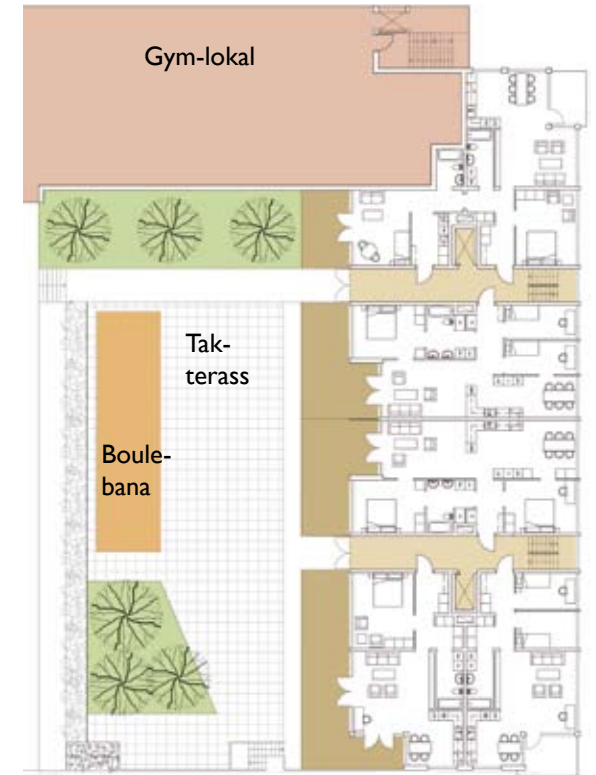
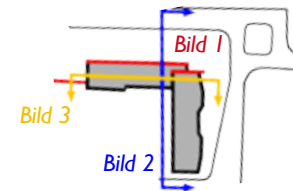
Det nya bostadshuset byggs på befintligt parkeringsdäck



Bild 1: Fasad mot Gustavslundsvägen med gym- och kontor i 3 vån och gaveln på det nya bostadshuset. Nytt bostadshus formas efter de gestaltungsprinciper som styr tennishallens utformning, med ljusa fasader, gula snickerier samt mörkgrå välvda tak.



Situationsplan



Våningsplan 2



Bild 2: Sektion genom Gustavslundsvägen

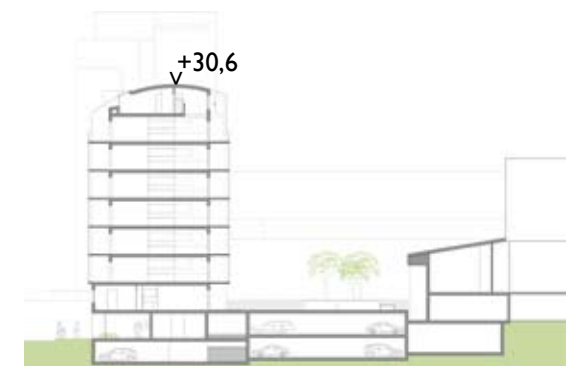


Bild 3: Sektion genom Kvartersgatan

Förskola och nya bostäder i Traneberg I:13, norr om Gustavslundsvägen/Tranebergs Strand

Exploateringskontoret avser att anvisa mark för förskola och bostäder norr om Gustavslundsvägen, mellan kontorshuset och bostadsområdet Tranebergs Strand. Marken sluttar mot söder och utgörs av naturmark med tallar och lövträd. Närmast vägen finns en parkeringsplats med ca 20 platser, en elnätsstation och en lekplats. Diagonalt genom området går en gång- och cykelväg upp genom skogspartiet till Drottningholmsvägen.

Idag finns 300 lägenheter i bostadshuset vid Tranebergs strand, men ingen förskola. Förskolebarnen hänvisas till förskola i Traneberg. Om det byggs ytterligare bostäder i området har stadsdelsförvaltningen bedömt

att det finns behov av en ny förskola vid Gustavslundsvägen med 4 avdelningar och ca 75 barn (ca 800 kvm).

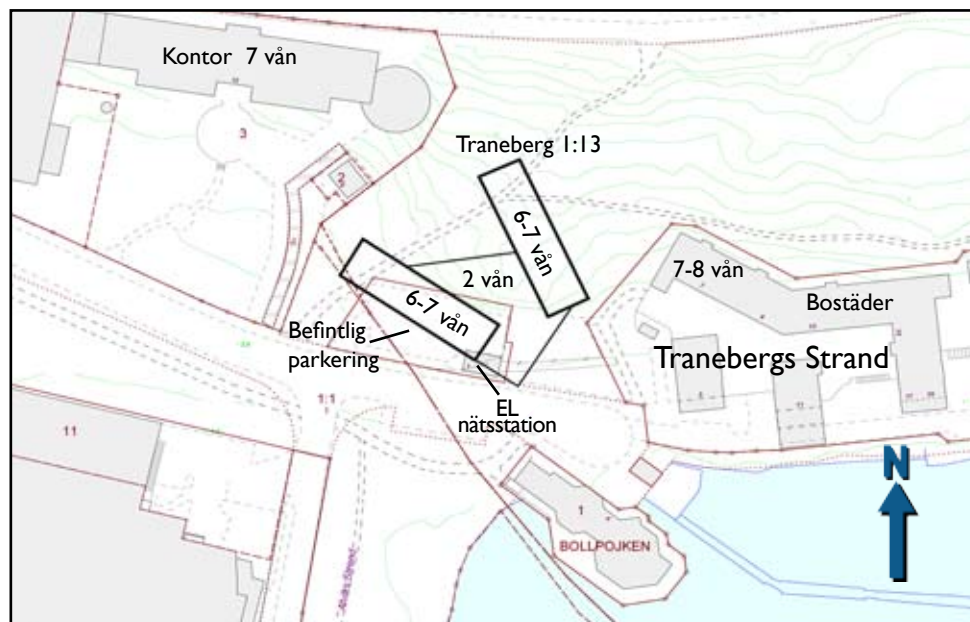
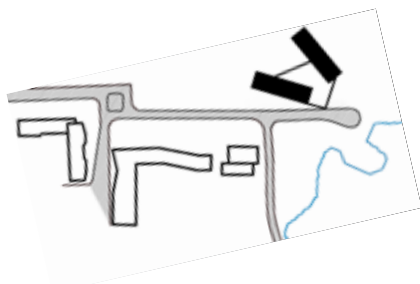
Stadsbyggnadskontoret har bedömt att det här är ett möjligt läge för en förskola, som också skulle kunna kombineras med nya bostäder. Förskolan kan placeras längst ner i ett bostadshus och/eller i en vidbyggd lågdel. Bostäder skulle kunna byggas i ett eller flera flerbostadshus med ungefär samma höjd som husen i Tranebergs strand. Än så länge finns inget färdigt byggnadsförslag. Här visas en tidig utredningsskiss med två högre bostadshus, förskola i en sammanbindande lågdel och garage under mark. Parkeringen för de nya bostäderna måste placeras i garage, som är stort nog att

också rymma de platser som finns idag.

Förskolan är enbart avsedd för det lokala behovet i de nya bostäderna och Tranebergs Strand, och inte för barn som kommer utifrån och lämnas/hämtas med bil.

Lekplatsen föreslås flyttas till strandparken. Elnätsstationen föreslås flyttas till norra delen av strandparken, på södra sidan av gatan Tranebergs Strand. Gång och cykelvägen flyttas något åt väster.

Vi har diskuterat alternativet att lokalisera förskolan till det nya bostadshuset i Racketen 11, men det har bedömts som en sämre lösning, pga svårigheter att ordna lektyr m m.



En utredningsskiss visar möjlig placering av förskola i 2 vån och bostadshus i 6-7 vån.

Traneberg I:13

Byggherre: Ej bestämt
Arkitekt: Ej bestämt
Marken ägs av Staden

Antal lägenheter: Ca 40
Upplåtelseform: Ej bestämt
Lokaler: Förskola med 4 avdelningar

Parkering: I garage under huset.
Parkeringstal 1,0 för bostäder. Skall förutom platser till bostäderna kompensera för nuvarande markparkering.

Övrigt: Området är i översiktsplanen ÖP99 markerat som tät stadsbebyggelse. Detaljplanen anger natur respektive parkering



Traneberg 1:13 med befintlig parkering.



Friytor

Behov av upprustning

När området förtätas ökar kraven på det allmänna stadsrummet. Både nuvarande brister och de planerade tillskotten motiverar en upprustning av de allmänna ytorna i området.

Befintligt stadsrum

Det allmänna stadsrummet mellan fastigheterna ger på sina ställen ett oordnat 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.

Generellt råder brist på attraktiva parkrum och de som finns är i behov av upprustning. Den allmänna gräsytan på södra sidan av gatan med sina ståtliga, gamla ekar är vacker. Den är dock vänd åt norr, vilket försämrar kvaliteten som vistelserum. Strandparken är fint belägen men är delvis igenvuxen, har slitna gångvägar, få sittplatser och saknar tillräcklig belysning. Parken framför kontorshuset, norr om Gustavslundsvägen är kvartersmark.

Utformning för trygghet och tillgänglighet

Ambitionen med förslagen till ny utformning är att förbättra den fysiska tillgängligheten i området. Nya gångstråk, nya övergångsställen samt eventuella ramper kommer att underlätta framkomligheten för såväl föräldrar med barnvagn som rullstolsburna.

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.

Utrustning och växter

Området har ett flertal gamla, vackra träd som är viktiga att värna om vid framtida förtätningar och ombyggnader. På vissa ställen har dock vegetationen vuxit sig för tät och behöver gallras, och på andra behöver den förnyas.

Den generella upprustningen i området kommer också att inkludera översyn av utrustning såsom parksoffor, papperskorvar, och cykelställ. Ny utrustning skall vara av vacker, god kvalitet samt ha en enhetlig färgsättning.

Viss kompletteringsplantering kommer att ske med exempelvis blommande, tåliga gatu-träd. Busk- och perennplanteringar kommer att användas för avgränsning, rumsbildning samt för att öka skönheten i gatu- och parkrummet.

Förslag: Gustavslundsvägen flyttas och parkytorna rustas upp

Bredare gångbana med plantering av en trädrad.

Körytan minskas. Parkering ordnas i ficka på södra sidan.

Ny cirkulationsplats med överkörningsbar ytterkant på rondellen. Den inre delen kan smyckas med konst, spännande vattenlek eller träd.

Gatan smalnas av men ges en angöringsficka på södra sidan. Ny sträckning av gatan ger möjlighet till en ny, långsmal parkzon norr om gatan.

Långsmal parkzon i södervänt läge på allmän mark. Här finns utrymme för nya planteringar med buskar, träd och perenner samt sittplatser. Här kan generösa vilstolar i soligt läge placeras.

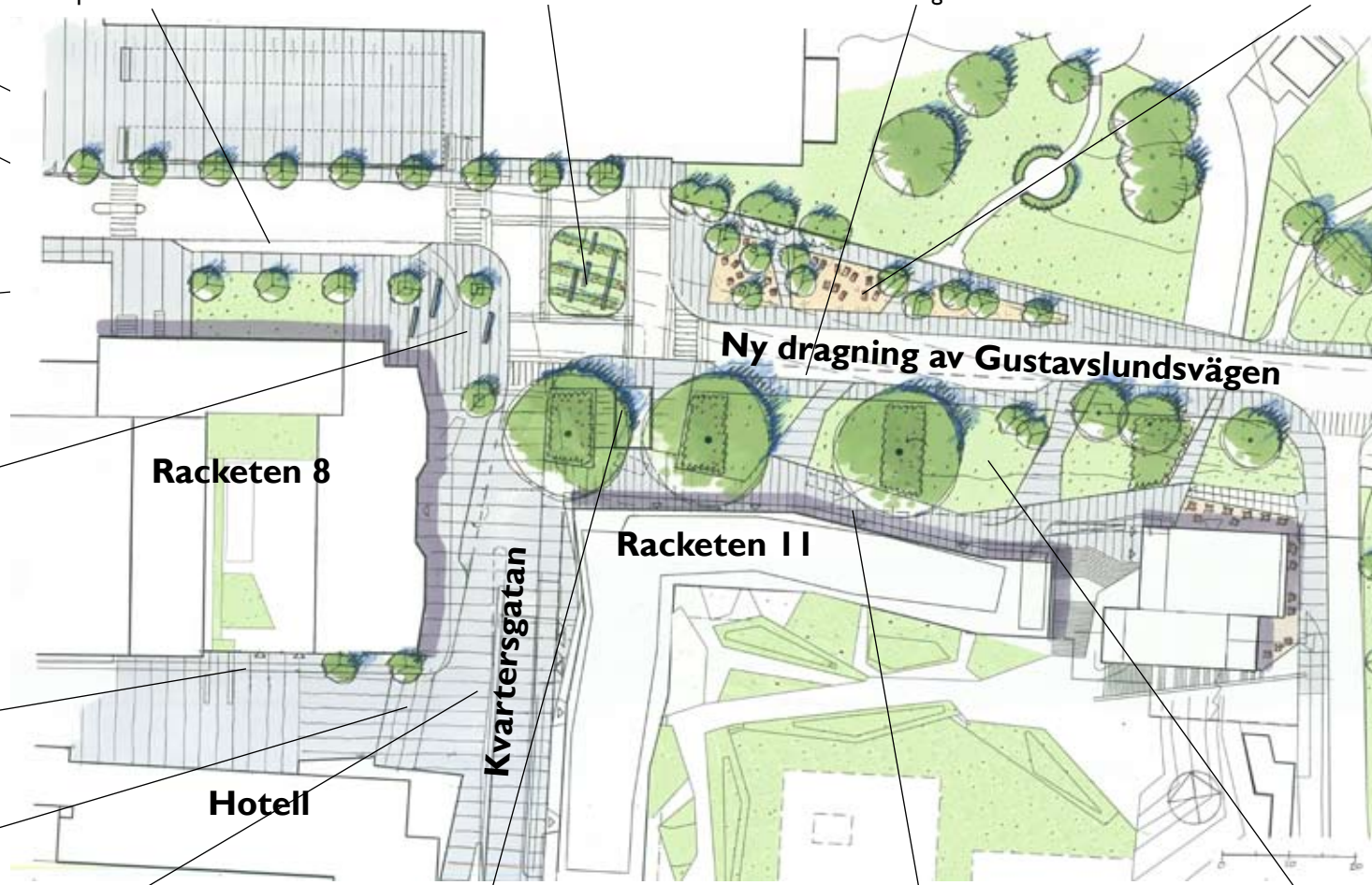
Befintligt övergångsställe mellan Salkhallen och affärstorget flyttas österut.

Upprustad entréyta Salk.

Utrymme för plantering, parkbänk och något träd kan skapas väster om Gustavslundsvägens korsning med kvartersgatan.

Nuvarande tre infarter till Salks parkering ersätts med två infarter från söder. Några bilplatser i markplanet försvinner.

Gångstråk mot hotellentrén markeras i beläggningen. Gärna plantering av träd, ny markbeläggning, belysning m m för att få en tilltalande hotellentré.



Kvartersgata får enhetligt markmaterial av t. ex. marksten.

Nuvarande elstation behålls.

Gångytan närmast huset görs körbar och rymmer även handikappplatser. Gångstråk framför restauranger och butiker i bv

Den breda parkremsan söder om angöringsytan, får en jämn bredd och bibehåller sina stora, vackra parkträd.

Trafik- och friytor

Gustavslundsvägen ges en ny sträckning och nytt parkrum skapas

En del av Gustavslundsvägen föreslås läggas om så att den ligger parallellt med kvarteret Racketen 11 i söder. Därmed flyttas gatan något söderut.

Befintlig elnätstation under ekarna bibehålls. Ficka för angörande fordon föreslås på södra sidan om gatan mitt för den nya bebyggelsen.

Den uträtade gatan ger stadsrummet ett nytt utseende, med möjlighet för en ny, långsmal parkzon norr om gatan. Här finns utrymme för nya planteringar med buskar, träd och perenner samt sittplatser. Här kan tex. generösa vilstolar i soligt läge placeras. Parkytan mittemot, intill angöringsytan, får en jämn bredd och bibehåller sina stora, vackra ekar.

Liten cirkulationsplats

Korsningen mellan den kvarvarande delen och den nya delen av Gustavslundsvägen och kvartersslingan söderut föreslås utformas som en cirkulationsplats. Rondellen får en överkörningsbar ytterkant. Den inre delen kan smyckas med konst, spännande vattenlek eller träd.

Kvartersgatan

Från den föreslagna cirkulationsplatsen går en kvartersgata söderut mot hotell, kontor och nya tillkommande bostäder. Kvartersgatan har idag ett splittrat utseende med olika nivåer, som dock inte kan ändras. Den bör utformas med enhetligt material för gatu- och markbeläggning för att få en

lugnare upplevelse. En vinkling av kvartersgatan mot den nya cirkulationsplatsen ger en större entréyta för den nya bebyggelsen inom Racketen 8.

Gustavslundsvägen mitt för parkeringstorget

Övergångsstället flyttas till ett läge öster om infarten till parkeringstorget. Gångbanan breddas framför parkeringstorget. En ficka för angöring byggs framför Salk-hallens entré.

Östra delen av Gustavslundsvägen

Närmast vändplanen, nere vid strandpaviljongen föreslås parkeringsfickor på båda sidor om gatan. Dessa ersätter nuvarande tvärställda bilplatser på södra sidan av vägen. Därmed kan gångbana byggas längs södra kanten.



Kvartersgatan har idag ett splittrat utseende



Strandparken och strandpromenaden

Avgränsningen mellan gatan och strandparken görs tydligare med nya planteringar intill parkeringsfickorna. En lekplats anläggs i parken, i stället för den som nu ligger norr om gatan Tranebergs Strand.

Strandparken rustas upp och förädlas till sin karaktär. Kontakten med vattnet förbättras genom fler strandnära sittplatser samt viss gallring av träd. Gallring blir aktuell främst i parkens norra del.

Den grusade gångvägen får en ny sträckning och vindlar mellan mjukt formade träbryggor längs vattnet. I strandparkens södra del kan den befintliga bryggan få en ny utformning och gärna sänkas så att den kommer närmare vattnet. Längs bryggorna placeras långa sittbänkar, för vila och rekreation. Sittmöjligheter, eller solbad, möjliggörs även på bågformade sittgradänger ned mot vattnet. Strandskanten förstärks på vissa delar med natursten av olika storlek. Längs gångväg

och träbryggor kompletteras med ny, trygghetsskapande och trivsamt belysning.

Upprustningen avses göras tillsammans med berörda fastighetsägare.



Exempel på utformning av en sittgradäng vid vattnet. I övrigt bilder från strandparken och strandpromenaden.



Biltrafik

Gustavslundsvägen – biltrafik

- Längs Gustavslundsvägen, på delen öster om tvärbanan, planeras 260 - 300 nya lägenheter i flerbostadshus. I bottenvåningarna föreslås lokaler för butiker, res-auranger, förskola m m. Nyligen antogs detaljplaner för tillbyggnad med 2700 kvm kontor i kontorsområdet, Alvik 1:18, och 800 kvm konferensyta i hotellet, Racketen 9.
- Idag finns trafikproblem både i det övergripande biltrafiksystemet och lokalt på Gustavslundsvägen. Trafikproblemen på Gustavslundsvägen orsakas till mycket stor del av korsningen med Tvärbanan, där köer uppstår vid trafikljusen.
- Stadens förvaltningar bedömer att den förtätning med nya bostäder och verksamheter (inkl kontor och hotell) som planeras i området kring Gustavslundsvägen kommer att medföra en icke obetydlig effekt på trafikföringen.
- Det finns också risk för att ökning av turtätheten på Tvärbanan kommer att leda till ökade trafiksvårigheter. Den första ökningen av turtätheten genomfördes i augusti 2008, från 10-minuterstrafik till 7,5-minuterstrafik. (Trafikkontoret har dock ännu inte fått några signaler om att trafiksituationen försämrats pga detta). När Tvärbanan förlängs till Solna 2012-2013 planerar SL att öka turtätheten till 5 minuter och senare då Kistabanan öppnas för trafik till 3 minuter.

Korsningen med Tvärbanan

- Korsningen med Tvärbanan begränsar framkomligheten på Gustavslundsvägen. En trafiksignal reglerar tiden för de konkurrerande trafikantströmmarna dvs
- Fordonstrafiken längs Gustavslundsvägen
 - Bussutfarten från Alviks Torg
 - Tvärbanan och gående tvärs Gustavslundsvägen.

Dessutom begränsas kapaciteten av den röriga trafiksituationen längs gatan med bl a många svängande fordon, långsgående parkering och taxiängöring. Bilströmmarna kan inte helt effektivt använda de gröntider de får. Under delar av de maximala timmarna överskrids kapaciteten, dvs det uppstår

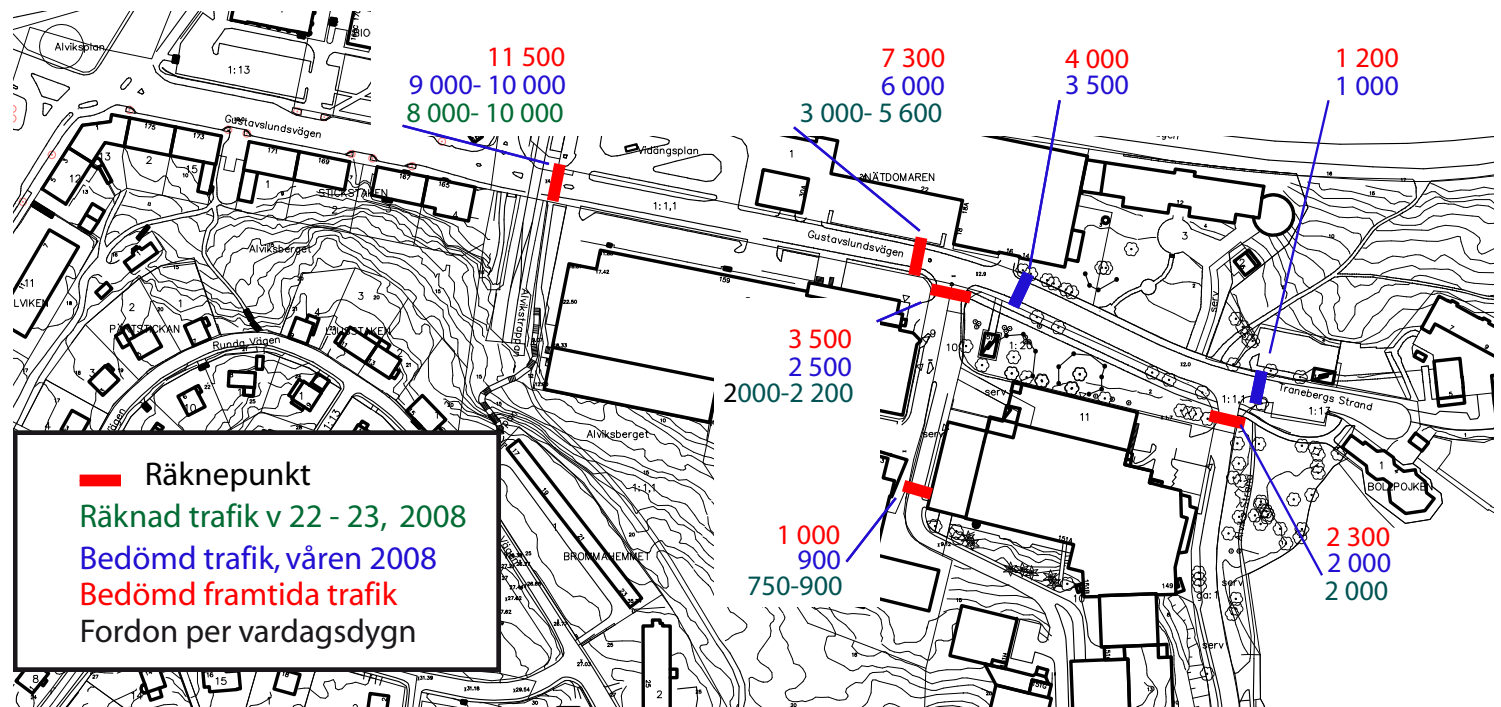
köer. I diskussioner med SL har flera gånger framförts önskemål om att minska gröntiden för Tvärbanan, men detta har inte varit möjligt pga säkerhetskrav.

I samband med att Tvärbanan förlängs norrut till Solna avser SL att ytterligare öka turtätheten till 5 minuter och så småningom till 3 minuter. Det skulle få till följd att framkomlighet för fordonen på Gustavslundsvägen försämrats, eftersom rörtiderna vid korsningen mellan Tvärbanan och vägen då skulle bli alltför långa. Vid en ökad turtäthet på Tvärbanan blir det nödvändigt att vidta mer genomgripande åtgärder.

Effekten av föreslagna förtätningar

I skiftet maj – juni 2008 trafikerades passagen över tvärbanespåren av i genomsnitt 9000 fordon per dygn. Under morgonens mest belastade timme ("maxtimmen") passerade i snitt 510 fordon österut och ca 200 västerut. Under eftermiddagens maxtimme passerade i snitt 230 fordon österut och 435 västerut. Orsaken till denna riktningsfördelning är att området domineras av arbetsplatser.

De förtätningar med bostäder och verksamheter (inklusive nyligen antagna planer för tillbyggnader av kontorsområdet och hotellet) som planeras uppskattas ge ett ökat bilresande på Gustavslundsvägens passage



över spåren med upp mot 1500 fordon per dygn. Själva bostäderna bedöms svara för ca 800 av dessa.

Området avses få ett varierat innehåll, med boende, arbetande, handel, service, förskola och fritidsaktiviteter. Resorna i dessa olika ärenden har olika riktningar och olika maximala tider under dygnet.

De tillkommande bostäderna och verksamheterna (inkl kontor och hotell) ger ett tillskott på 70 – 80 fordon i de mest belastade riktningarna under maxtimmarna, dvs österut på morgonen och västerut på eftermiddagen. Detta motsvarar ca 15% av den trafik som idag passerar över spåren dessa riktningar och tider. De nya bostäderna svarar för ungefär en tredjedel av tillskottet. Planerad förtätning väntas ge ett större tillskott västerut än österut under morgontimmarna och större österut än västerut under eftermiddagen. Dvs en något utjämnande effekt jämfört med idag, då de stora strömmarna är österut på morgonen och västerut på eftermiddagen.

Möjliga förbättringsåtgärder

Ett sätt att förbättra trafiksituationen är att bygga om korsningen mellan Tvärbanan och Gustavslundsvägen, så att två fordon samtidigt kan passera spåren västerut. Det är troligt att ett genomförande av programförslaget, som isolerad händelse, är tillräcklig för att motivera en sådan ombyggnad.

SL arbetar i samråd med trafikkontoret med att studera en flytt av busstorget från nuvarande läge till området framför Medborgarhuset. Detta skulle ge en väsentlig avlastning

av Gustavslundsvägens passage över spåren. En annan åtgärd som studeras av SL och trafikkontoret är nedgrävning av de två mittersta filerna för biltrafiken. Då kan personbilar alltid komma fram, medan större fordon får vänta på grönt. En sådan åtgärd blir emellertid mycket komplicerad och dyrbar, och kommer i det längsta att undvikas.

Stadens förvaltningar bedömer att tillskottet av nya bostäder och verksamheter rimligen bör föranleda kapacitetshöjande åtgärder i Gustavslundsvägens korsning med Tvärbanan, särskilt om kompenserande händelser, t ex en bortflyttning av bussterminalen inte inträffar.

Det övergripande biltrafiksystemet

Från programområdet når man som bilist det övergripande gatunätet direkt via Alviksplan.

Gatunätet i närområdet är högt belastat. 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, varför också Alviksplan blir högt belastad med begränsad kapacitet. Drottningholmsvägen har norr om programområdet ett flöde på mer än 70 000 fordon/vardagsdygn.

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.

Trafiksituationen vid Alviksplan kommer rimligen att bestå tills en större åtgärd i biltrafiknätet förändrar förutsättningarna, t ex utökade trängselavgifter, ombyggnad av Alviksplan till planskildhet, eller utbyggnad av Förfart Stockholm.

Att bygga nya bostäder vid Gustavslundsvägen bedöms ge mindre tillkommande biltrafik än utbyggnad på de flesta andra möjliga platser i Västerort, eftersom Alvik ligger nära City och har mycket god tillgång till kollektivtrafik.



Parkering

Parkeringsituationen inom området varierar. De allmänna parkeringarna i markplanet är hårt belastade. Däremot är aldrig garaget vid Alviks torg fullt.

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

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 för bussar.

De nya bostäderna förutsätts byggas med 1,0 bilplats per lägenhet med tillskott för tillkommande verksamheter. Om nybyggnad görs på befintlig parkeringsyta krävs därmed att även dessa bilplatser ersätts. 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.

För att få ett estetiskt tilltalande och funktionellt gaturum med plats för såväl fotgängare som snöröjning utgår en del långsgående parkering. I gengäld ordnas nya p-platser där den totala utformningen så tillåter.

De allmänna bilplatser som tas bort längs Gustavslundsvägen kan lätt rymmas i garaget vid Alviks torg.

Kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik

Kollektivtrafik

Området är mycket väl försörjt med kollektivtrafik. Förutom tunnelbanan, Nockebybanan, Tvärbanan och busstrafik till Bromma flygfält finns busslinjen 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, kallad Alviks strand.

Enligt SL's planer kommer Tvärbanan år 2012 att förlängas norrut till Solna. Ytterligare utbyggnad med en förgrening till Kista, vilket medför ett tredje spår, ligger senare i tiden. Tvärbanan har idag 7,5-minuterstrafik. Planer finns att utöka till 5-minuterstrafik år 2012.

Gång- och cykeltrafik

Området ligger centralt. Möjlighet finns att med cykel nå stora delar av staden. Även för gående är tillgängligheten god till stora delar av Kungsholmen, Stora Essingen och Bromma.

Gångvägar

Drottningholmsvägen, tunnelbanan och Nockebybanan utgör en kraftig barriär mellan stadsdelarna Alvik och Traneberg. Förbindelsemöjlighet för gående finns på en smal gångbana längs Vidängsvägens ena sida samt via SL's trappor och perronger öster om Vidängsvägen. Gångbanan längs Tranebergsslingan under Drottningholmsvägen, gångvägen under Tranebergsbron och promenaden via Ulvsundaplan känns alla som omvägar.

Tidigare har en östlig gångförbindelse till Alviks tunnelbanestation diskuterats men anses alltför kostsam.

För gående med barnvagn, rullator eller rullstol utgör Tvärbanan bästa förbindelsen mellan Alvik och Runda vägen.

Cykelvägnätet

Ett regionalt cykelstråk passerar på en dubbelriktad cykelbana längs Drottningholmsvägen 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 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. Inga cykelbanor eller cykelvägar finns längs Gustavslundsvägen, p.g.a. utrymmesbrist hänvisas cyklister till blandtrafik.



Strömmarna av gående till respektive från arbetsområdet är stora vid morgon-, kvälls- och lunchtid



09:00



12:00

Solstudie 21-mars



15:00



17:00



09:00



12:00

Solstudie 21-juni



15:00



17:00

Konsekvenser för miljön

Miljöförvaltningen (MF) har bedömt att buller är den väsentligaste miljöfrågan att beakta under program- och planarbetet. Området påverkas av buller från bilar, tunnelbana, Tvärbana och flyg. Det ligger utanför bullergränsen 55 dBA, respektive maxbullergränsen 80 dBA, från Bromma flygplats. Ny bostadsbebyggelse i anslutning till befintliga verksamheter kan innebära risk för störningar i form av t ex fläktljud och ev lukt. MF bedömer dock inte att programförslagen kan antas innebära betydande miljöpåverkan.

Följande frågor bör enligt MF redovisas i så stor utsträckning som möjligt: luftkvalitet, utifrån att miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM10) överskrids på Drottningholmsvägens sträckning i anslutning till programområdet, risk för markföroreningar, bl a eftersom norra delen av Racketen 11 och delar av Gustavslundsvägen är grundlagda på fyllnadsmassor, översvämningsrisk, dagvattenhantering, strandpromenadens roll som grön oas, viktigt gångstråk samt biologiskt intressant område för bl a groddjur, samt möjligheten till energieffektiva lösningar i befintligt och nyttillkommande byggnadsbestånd och för transporter inom och till och från området.

Behovsbedömning

Alla detaljplaner skall behovsbedömas. Endast om planen bedöms medföra s k betydande miljöpåverkan krävs miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning. Stadsbyggnadskontoret bedömer att programförslagets genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan, som åsyftas

i Plan- och bygglagen, PBL 5 kap 18§, eller miljöbalken, MB 6 kap 11§, att en miljöbedömning behöver göras.

Programförslagen bedöms inte strida mot kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Förslagen berör inte område av nationell, gemenskaps- eller internationell skyddsstatus. Den planerade verksamheten bedöms inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa.

Kulturhistorisk värde

Alla hus byggda före 1990 i stadsdelen Alvik inventerades och klassificerades av stadsmuseet 2006. Stadsmuseet har inga synpunkter på uppförandet av en hög byggnad i Racketen 11, men förutsätter att man ur stadsbildsynpunkt inte upplever någon konkurrens mellan KFUM-huset och det nya punkthuset. Vad gäller övriga om- och påbyggnader på parkeringsdäck och inom bebyggelse uppförd efter 1990 har stadsmuseum inga kulturhistoriska synpunkter. Stadsmuseum bedömer inte att förslagen innebär betydande miljöpåverkan ur kulturhistorisk synvinkel.

Buller

Konsultföretaget Ingemansson har gjort en genomgång av förutsättningarna med avseende på trafikbuller för nya bostäder i kv Racketen. De bedömer att med lämplig lägenhetsplanlösning så kan bostäder med god ljudkvalitet erhållas. Racketen 8 och 11 utsätts för buller från vägtrafik på Drottningholmsvägen/Tranebergsbron och Gustavslundsvägen. Ekvivalenta ljudnivåer för

dygn vid fasad har beräknats. Mest utsatta fasader är norrfasaderna på Racketen 11 och höghusets österfasad. Där är ljudnivån 61 - 65 dB(A). För fasaderna mot kvartersgatan blir ljudnivån 56 - 60 dB(A), medan gårdsfasaderna ligger under 55 dB(A). Med burspråk och/eller lokala bullerskydd på balkonger samt lämplig lägenhetsplanlösning kan målet för det s k avstegsfall B uppfyllas. Det innebär att samtliga lägenheter har tillgång till en tyst sida för minst hälften av boningsrummen (högst 55 dB(A). Uteplatser med högst 70 dB(A) maximalnivå och 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå kan ordnas på gårdarna, samt på balkonger med lokala bullerskydd. För Traneberg 1:13 har inga beräkningar gjorts, men det bedöms som möjligt att även där uppnå avstegsfall B.

Markföroreningar

En miljöteknisk utredning har utförts i och i direkt anslutning till Racketen 11 för att kartlägga eventuella föroreningar i mark och grundvatten. Utifrån resultatet av provtagningar och kemiska analyser bedöms nuvarande och tidigare verksamheter inte ha förorenat vatten eller grundvatten inom Racketen 11. Intill transformatorstationen påträffades förorenad jord (tyngre alifaliska kolväten) på ett djup av 2,5 m. Liknande föroreningar påträffades och sanerades vid byggandet av Scandic Hotel. Vid schaktarbete inom området skall massornas föroreningsinnehåll kontrolleras och vid behov transporteras till godkänd mottagningsanläggning, samt anmälas till Miljöförvaltningen.

Översvämningsrisk

Planområdet ligger nära vattnet. Områden som ligger lägre än +1,3 m (i stadens höjdsystem RH00) riskerar att drabbas av ett s k 100-årsflöde, vilket innebär stor risk för översvämning. I sådana områden bör man inte bygga nya byggnader. Marken bör användas som park. Det är strandparken och en smal remsa öster om strandpromenaden som riskerar att översvämmas av 100-årsflödet.

I områden med ett högsta dimensionerande flöde på +2,3 m, är risken för översvämning mindre, men man bör ändå bara bygga mindre viktiga funktioner där, eller bygga med speciell teknik, exvis vattentät betong. Det ställs höga krav på grundläggning. Markplan bör inte användas till bostäder. När Mälarens avtappningssystem byggts ut med den nya Slussen kommer inte dessa restriktioner att vara nödvändiga, eftersom högvattnet kan tappas ut.

Det är parken norr om Racketen 11, delar av Gustavslundsvägen intill parken, den del av Racketen 11 där höghuset avses placeras, samt strandpromenaden och gatan innanför strandpromenaden, som ligger under +2,3m.

Energieffektiva lösningar

Peab arbetar med energieffektiva lösningar för sina byggnader i Racketen 11.

Fortsatt arbete

De miljöfrågor som har betydelse för projekten kommer att studeras vidare under detaljplanarbetet och redovisas i planbeskrivningarna.

Mer om området kring Gustavslundsvägen

Butiker

Butikerna kring Alviks Torg invigdes så sent som 1998, och har ett brett utbud. Den utan konkurrens största butiken med flest bilburna kunder är livsmedelsbutiken. Det stora antalet arbetsplatser ger ett gott underlag för service och lunchrestauranger.

Arbetsplatser, industri- och kontorslokaler

Alvik är ett av de största kontorsområdena i Västerort. Kontorsbyggnaderna är mestadels från 1970-, 80- och 90-talen. I detaljplanerna medges industri- och kontorsanvändning, men under senare år har verksamheten förskjutits mot renodlad kontorsanvändning och det bedöms inte längre finnas någon tung eller störande industri i området.

Detta kan bekräftas även i detaljplan, genom att användningsbestämmelsen ändras till kontor och icke störande verksamhet. Om industribestämmelsen tas bort minskar också risken för tung trafik genom området.

Bostäder

Längst i öster ligger bostadsområdet Tranebergs Strand med ca 300 hyreslägenheter från 1994.

Behov av fler lokaler

Det bedöms finnas efterfrågan på fler lokaler, dels för kompletterande butiksutbud, dels för verksamheter som tandläkare etc. Fler boende kan antas ge underlag för t ex fler kvällsöppna restauranger.



Vision 2030

Staden skall växa

En utgångspunkt för arbetet är Vision 2030. Vision 2030 är en samlad och långsiktig vision för hela stadens framtida utveckling. Den antogs av kommunfullmäktige i Stockholms stad 2007-06-11. Visionen utgår från att staden skall växa, så att Stockholm år 2030 har 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

Hur kan Vision 2030 förverkligas i Alvik?

Stockholms Översiktsplan ÖP99 pekar ut centrala Alvik som ett stadsutvecklingsområde. När texten skrevs 1999 pågick utbyggnaden av Tvärbanan och Alviks Torg och man tänkte sig att området skulle expandera västerut, mot SL:s depåområde vid Ulvsundaplan. Nu bedömer vi att det finns möjligheter kvar till utveckling kring Gustavslundsvägen. Fler bostäder bedöms vara ett bra sätt att utnyttja områdets centrala läge och goda tillgång till service och kollektivtrafik, och ge en bättre balans mellan bostäder och arbetsplatser.

Programsamråd

Programsamråd är ett sätt för staden att i ett tidigt skede informera om planprojekt och få in kunskap och synpunkter från dem som äger fastigheter, bor och arbetar i och besöker ett område.

Programsamrådet för området kring Gustavslundsvägen omfattar nya bostäder och lokaler i Racketen 8 och 11, förskola och bostäder i Traneberg 1:13 samt upprustning av gatu- och friytor. Sammanlagt planeras 260 – 300 bostäder.

Samrådsmöte kommer att hållas måndag 10 november 2008, kl. 19 - 21 i Salkhallen, Gustavslundsvägen 159.

Programmet visas under tiden den 5 november – 19 december 2008 i FYRKANTEN i Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4 under husets öppettider. Kopior av handlingarna kan erhållas mot avgift på Stadsbyggnadsexpeditionen i Tekniska Nämndhuset, måndag - onsdag 9.00 – 16.00, torsdag 9.00 – 18.30, fredag 9.00 – 15.00 (ändrade tider kan förekomma). Programförslaget visas även i Alviks bibliotek, Gustavslundsvägen 26 och i Salkhallen, de tider då lokalerna har öppet samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/sbk

Eventuella synpunkter på programförslaget lämnas skriftligen och ska senast den 19 december 2008 ha inkommit till

Stockholms stadsbyggnadskontor
Registraturen
Box 8314
104 20 Stockholm

(Ange ärendets diarienummer
Dnr 2007-05464-53)

Information om behandling av personuppgifter

De uppgifter du lämnar till stadsbyggnadskontoret registreras för administration och uppföljning. Personuppgifter behandlas enligt reglerna i personuppgiftslagen (PuL). Handlingar och e-post som inkommer till stadsbyggnadskontoret blir allmänna handlingar och kan komma att lämnas ut enligt offentlighetsprincipen. Uppgifterna kan komma att läggas ut på vår webbplats.

Stadsbyggnadsnämnden är personuppgiftsansvarig för behandlingen av personuppgifter. Stadsbyggnadsnämnden är skyldig att till var och en som skriftligen ansöker om det, en gång per kalenderår, lämna besked om vilka personuppgifter om denne som behandlas. För eventuell rättelse av felaktiga uppgifter kontakta stadsbyggnadskontoret.

Tidplan för detaljplaneprocessen

Programsamrådet är den första fasen i ett längre planarbete. Resultatet av programsamrådet kommer att redovisas för stadsbyggnadsnämnden efter årsskiftet. De olika byggprojekten delas upp i separata detaljplaneärenden, som vidarebearbetas innan de går ut på separata plansamråd under våren 2009. Efter plansamråden kan förslagen revideras innan de slutliga förslagen går ut på formell utställning. Efter utställning kan detaljplanerna antas av stadsbyggnadsnämnden.



Läs mer på hemsidan

Läs mer på stadsbyggnadskontorets hemsida www.stockholm.se/sbk. Se alla planhandlingar på www.stockholm.se/sbk, länk till "pågående planärenden". Sök på "Gustavslundsvägen". På hemsidan finns också Stockholms översiktsplan ÖP99. På stadens hemsida www.stockholm.se finns "Ett Stockholm i världsklass – Vision 2030".

Programmaterialet är sammanställt av Karin Månsson, planavdelningen, stadsbyggnadskontoret i samråd med trafik- och exploateringskontoren. Layout och foto Osvaldo Duffau. Illustrationer respektive arkitektkontor. Förslagsskisser för trafik- och friytor Tyréns AB på uppdrag av staden.

Programarbetet utgår från start-PM/gemensamt tjänsteutlåtande taget i stadsbyggnads- och exploateringsnämnderna 2007-06-14. Där ingick även Akka 9-10-11 vid Vidängsvägen, men den delen vilar för närvarande på ändrade förutsättningar.