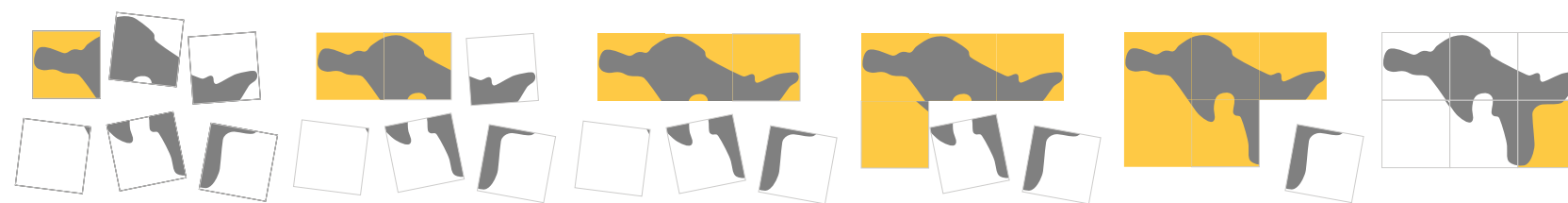


L

LANDSKAPSLAGET AB
*Landskapsarkitektur
& Stadsbyggnad*

Stadsutvecklingsanalys Alvik

2013-02-01





LANDSKAPSLAGET AB

*Landskapsarkitektur
& Stadsbyggnad*



LANDSKAPSLAGET AB
*Landskapsarkitektur
& Stadsbyggnad*

BESTÄLLARE

Stadsutvecklingsanalysen är framtagen på uppdrag av Exploateringskontoret, i samverkan med Stadsbyggnadskontoret.

Exploateringskontoret, Stockholm Stad
Box 8189
104 20 Stockholm
www.stockholm.se

Besöksadress:
Tekniska Nämndhuset,
Fleminggatan 4

Projektgrupp:
Agneta Schill
Susanne Werlinder
Hanna Flygt
Karl-Johan Dufmats

KONSULT

Landskapslaget AB
Peter Myndes Backe 12, 5 tr
118 46 Stockholm
www.landskapslaget.se

Uppdragsansvarig:
Annelie Landin Lindroos

Projektgrupp:
Soon Hammarström
Linnea Olofsson
Lotta Wersäll

SAMMANFATTNING

ALVIK IDAG

SLUTSATSER FRÅN ANALYSEN

**ÖVERSIKTLIG JÄMFÖRELSE AV
INFRASTRUKTURÅTGÄRDER**

1

INTRODUKTION

UPPDRAGETS SYFTE OCH MÅL

ANALYSOMRÅDET

LÄSANVISNING

BAKGRUND

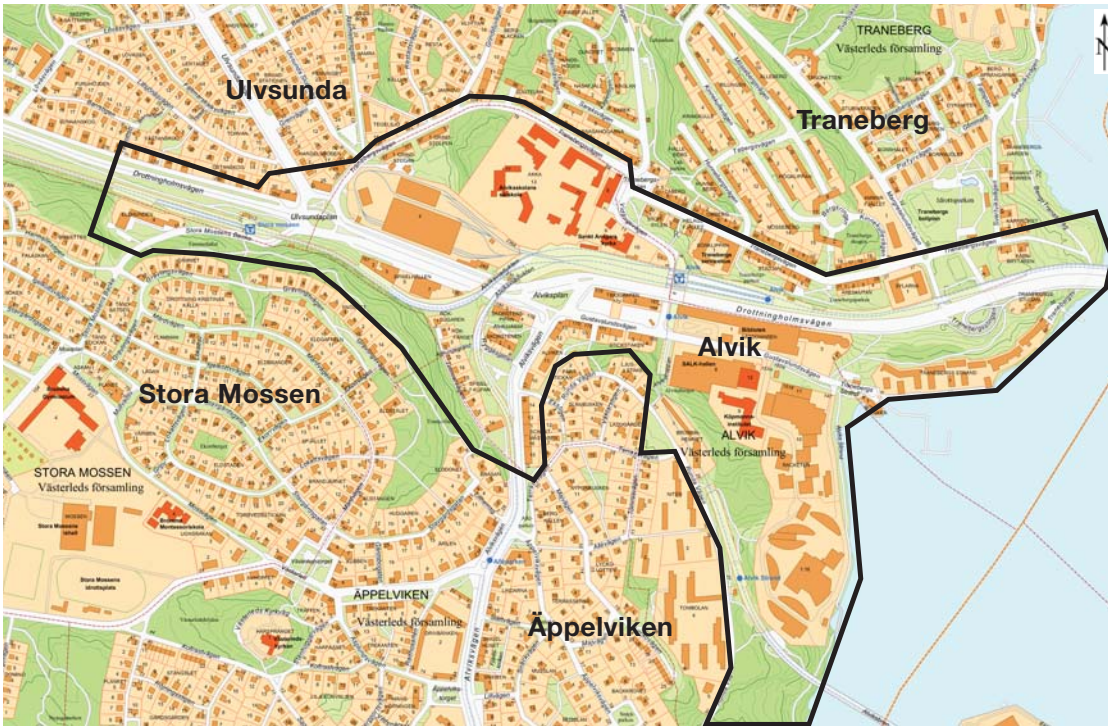
PROBLEMSTÄLLNING

HUVUDFRÅGOR SOM STUDERAS

RESTRIKTIONER & STARKA INTRESSEN

STADENS ÖVERGRIPANDE MÅL

2



Orienteringskarta Alvik, Bromma
Analysområdet utgörs av centrala Alvik.
Analysens avgränsning är schematisk.

ANALYS AV HUVUDFRÅGOR

1. **STADSSAMBAND**
Historiska stadssamband
Fysiska stadssamband
Visuella stadssamband
Sociala stadssamband
2. **STADSBILDSKARAKTÄR**
Centrala Alvik
Mötet med Alvik
Karaktersområden
3. **GRÖNBLÅ STRUKTURER**
Park- och naturtillgång
Grönblå strukturer
4. **CENTRUMFUNKTION OCH
RESANDEKNUTPUNKT**
Centrumfunktioner
Resandeknutpunkt
Analys av utvecklingsscenarios
5. **FÖRTÄTNINGSMÖJLIGHETER**
Exploateringsmöjligheter, markytor
Höjd & karaktär, dalgångstråket
Höjd & karaktär, mötet med vattnet
Alviks Strand
Höjd & karaktär, mötet
Tranebergs Strand
Exploateringsens omfattning
6. **KOMMUNIKATIONSSTRÅK
- VÄG OCH SPÅR**
Infrastrukturen idag
Diskuterade åtgärder
7. **SLUTSATS**
Alvik idag
Slutsatser från analysen
Översiktlig jämförelse av
infrastrukturåtgärder

3

KÄLLOR

Sammanfattning

Vad finns det för möjligheter att utveckla Alvik i enlighet med promenadstadens intentioner? Här sammanfattas översiktligt rapportens upplägg, analysområdets kvaliteter och brister samt analysens slutsatser. Sist i rapporten i avsnittet om slutsatser redovisas en översiktlig jämförelse mellan de tre huvudsakliga infrastrukturalternativ som diskuterats. Denna jämförelse ska ses som schematisk och förenklad. Syftet är att väcka frågor inför fortsatt utredningsarbete.

Stadsutvecklingsanalysens syfte är att analysera utvecklings- och förtätningsmöjligheter i centrala Alvik. Analysområdet omfattar Alviks centrala delar och Alvik strand. Analysen kommer tillsammans med övrigt underlagsmaterial att ligga till grund för ett programarbete för Alvik. I programarbetet kommer utgångspunkter och mål för planeringen av Alviks fortsatta utveckling att slås fast.

Till denna stadsutvecklingsanalys har förutsättningar om bl.a. gång- och cykelflöden, närhet, grönyta per person etc. tillhandahållits från Spacescapes Analys 2012.

Denna stadsutvecklingsanalys består av tre delar:

1

Sammanfattning Introduktion

De frågor som analyseras har identifierats som några av de mest betydelsefulla frågorna att hantera i samband med en utveckling och förtätning av centrala Alvik.

2

3

Analys av huvudfrågor
och Slutsats

Stockholm Stads styrdokument

Genomförda workshops

Genomförda utredningar

Källor, intervjuer

STUDERADE HUVUDFRÅGOR

- Stadssamband
- Stadsbildskaraktär
- Grönblå strukturer
- Centrumfunktion & resandeknutpunkt
- Förtätningmöjligheter
- Kommunikationsstråk -väg & spår

ALVIK IDAG

Analysområdets kvaliteter

Analysområdet har ett strategiskt läge i regionen och i stadsdelen. Det är en betydelsefull resandeknutpunkt med ca 33.000 påstigande resenärer per vardagsdygn och ytterligare ett stort antal som passerar igenom. Alviks Torg, centrum, är nära kopplad till resandeknutpunkten. Utöver en god kollektivtrafiktillgänglighet finns god närhet till de övergripande cykelstråken.

I analysområdet inryms flera betydelsefulla målpunkter bl.a. Alvik Strand, SALK-hallen, Medborgarhuset, tunnelbanans stationslägen m.m. I Alvik finns tydliga historiska kopplingar som ger området en stark identitet och attraktivitet. I centrala Alvik finns tillgänglighet till Mälarens vatten och en strandpromenad som knyter samman området med övriga vattennära stadsmiljöer och rekreationsområden.

Analysområdets brister

Analysområdet i Alviks centrala del delas av infrastrukturstråkens barriärer och är starkt separerad från norra och södra Alvik av den brant sluttande terrängen. Detta bidrar till bristfälliga stadssamband mellan stadsdelens olika delar. Även de gröna strukturerna har bristfälliga länkar genom de centrala delarna av Alvik.

Stadsbilden är osammanhängande och svår att orientera sig i. Det finns en generell brist på attraktiva mötesplatser och trygga, trivsamma rörelsestråk för gående och cyklister. Alviks Torg behöver utvecklas och vitaliseras som centrum. Cirka 1/5 av centrala Alvik (analysområ-

SLUTSATSER FRÅN ANALYSEN

Mål för Stadsutvecklingsområde Alvik

I målet om att tillföra en tät, sammanhängande stad med goda stadssamband i Alvik finns en vilja att:

- Förtäta samt exploatera stora, sammanhängande ytor.
- Uppnå en täthet, mångfald och funktionsblandning som liknar innerstadens stadsmiljö.
- Knyta samman Alviks olika delar genom fler och förbättrade stadssamband för gående och cyklister.

Hantering av infrastrukturen är avgörande

En slutsats från analysen är att hanteringen av infrastrukturstråken är den huvudfråga som enskilt och i störst utsträckning påverkar möjligheten att uppnå promenadstadens mål för Alvik som stadsutvecklingsområde.

Utvecklingsmöjligheterna skiljer sig avsevärt åt beroende på om infrastrukturen ligger kvar som idag eller kan förändras med syftet att samordna väg/spårväg för att minska barriäreffekter och utveckla en sammanhållen stad med goda stadssamband.

Olika alternativa infrastrukturåtgärder har diskuterats och vissa utredningar har gjorts. I dagsläget saknas dock fördjupade studier där olika alternativ jämförs utifrån både trafiktekniska och stadsbyggnadsmässiga vinster.

Alviks Torg och resandeknutpunkten

Alviks Torg och resandeknutpunkten utgör tillsammans dagens centrumnod. Både centrumfunktionen och resandeknutpunkten har potential att utvecklas och noden bör stärkas för att skapa ett mer attraktivt och vitalt centrum i ett växande Alvik.

Utvecklingen bör ske i befintligt läge och genom en fortsatt stark koppling mellan de två funktionerna. Potentialen att stärka centrum hänger nära samman med den synergieffekt som kan fås genom en utveckling baserad på kopplingen mellan knutpunkten och handels/servicefunktionerna.

Resandeknutpunkten är svår att flytta då attraktiviteten är beroende av nära samband mellan samtliga kollektivtrafikslag. Tunnelbanans stationsläge, bussarna och Nockebybanan kan möjligen flyttas i sidled. Tvärbanan ligger däremot mer fast i sitt läge och detta begränsar möjligheten att flytta övriga stationslägen.

Stärk socio-ekologiska stadssamband

Den påtagligt separerade centrala delen av Alvik behöver kopplas samman med omgivande stadsdelar. Detta gäller både stadssamband för gående och cyklister samt gröna och ekologiska samband.

Vid en förtätning kan dessa med fördel samordnas genom att socio-ekologiska samband tillförs som tillhandahåller såväl länkar för människor som ekosystem för nyckelarter samt rekreations ytor. I fortsatt arbete kan kunskap kring detta ökas genom ett samarbete med Stockholm resilience Center som medverkar i Albano projektet där ett socio-ekologiskt stadsbyggande praktiseras.

Mer upplevelserik & sammanhängande stadsbild

Vid en förtätning bör stadsbilden i centrala Alvik göras mer sammanhängande och upplevelserik. Sambanden till omgivande smalhus- och trädgårdstad bör tydliggöras. Kvaliteterna i dessa områden bör tas tillvara i centrala Alviks möte med den nya bebyggelsen.

Vid en förtätning bör balansen mellan bevarandet av de starkt enhetliga delområdenas karaktär och den tillförda bebyggelsen studeras. I några delområden är enhetligheten en stark kvalitet ex. trädgårdstads-, förstads- och smalhusmiljön. I ex Alviks Strand bidrar enhetligheten snarare till att miljön upplevs sakna upplevelser, variation och stadsmässighet.

Utveckla stadskvaliteter, mötesplatser

Det finns starka målpunkter i analysområdet. Detta bidrar till ett relativt kontinuerligt flöde av människor längs nyckelstråk trots att stråk och publika mötesplatser generellt har en bristfällig utformning som inte inbjuder till stadsliv.

Det finns ett behov av att stärka attraktiviteten i stadens primära rörelsestråk, tillföra en mer upplevelserik stadsmiljö samt fler och mer genomtänkt utformade publika mötesplatser.

Hög exploateringsgrad

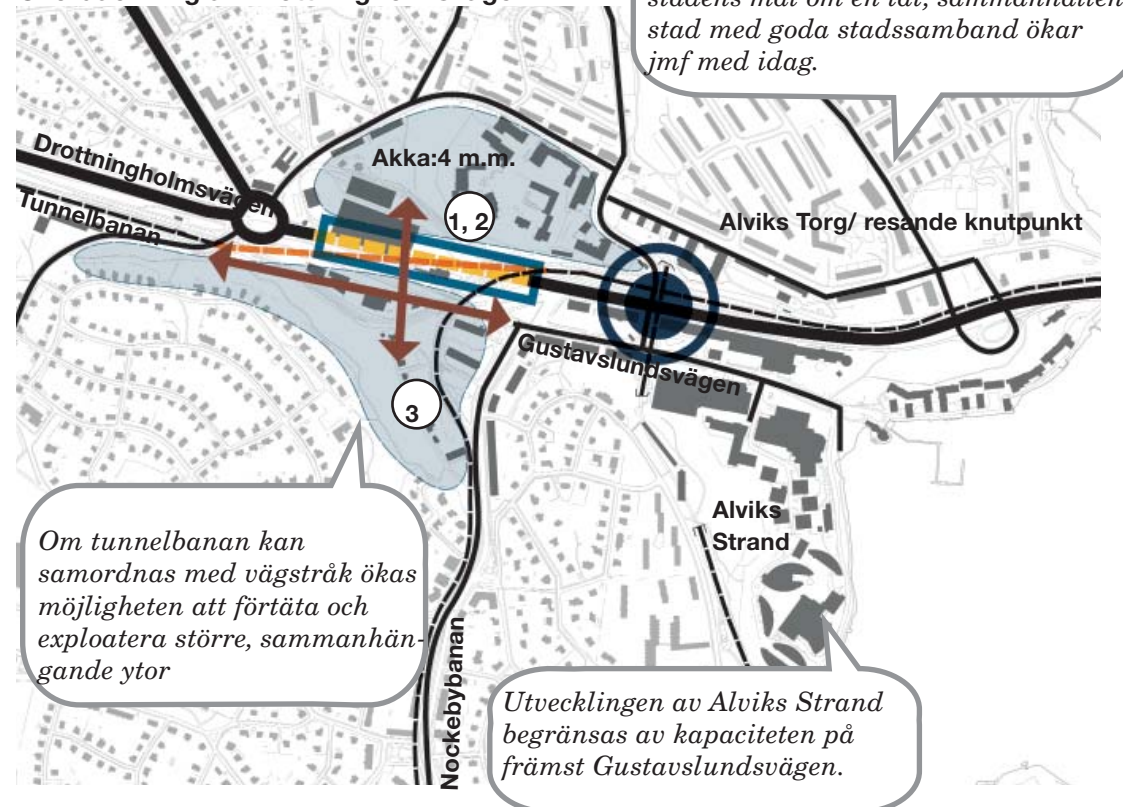
Med bakgrund i promenadstadens mål om en tät, sammanhållen stad samt ett antagande om att exploateringen ska bära infrastrukturåtgärder i samband med en exploatering, förväntas exploateringen av analysområdet att bli hög.

För att också uppnå promenadstadens mål om en blandad, attraktiv och levande stad blir en stor utmaning frågan kring hur stadslivskvaliteter, publika rum, stråk och socio-ekologiska samband integreras i en tät ny bebyggelse.

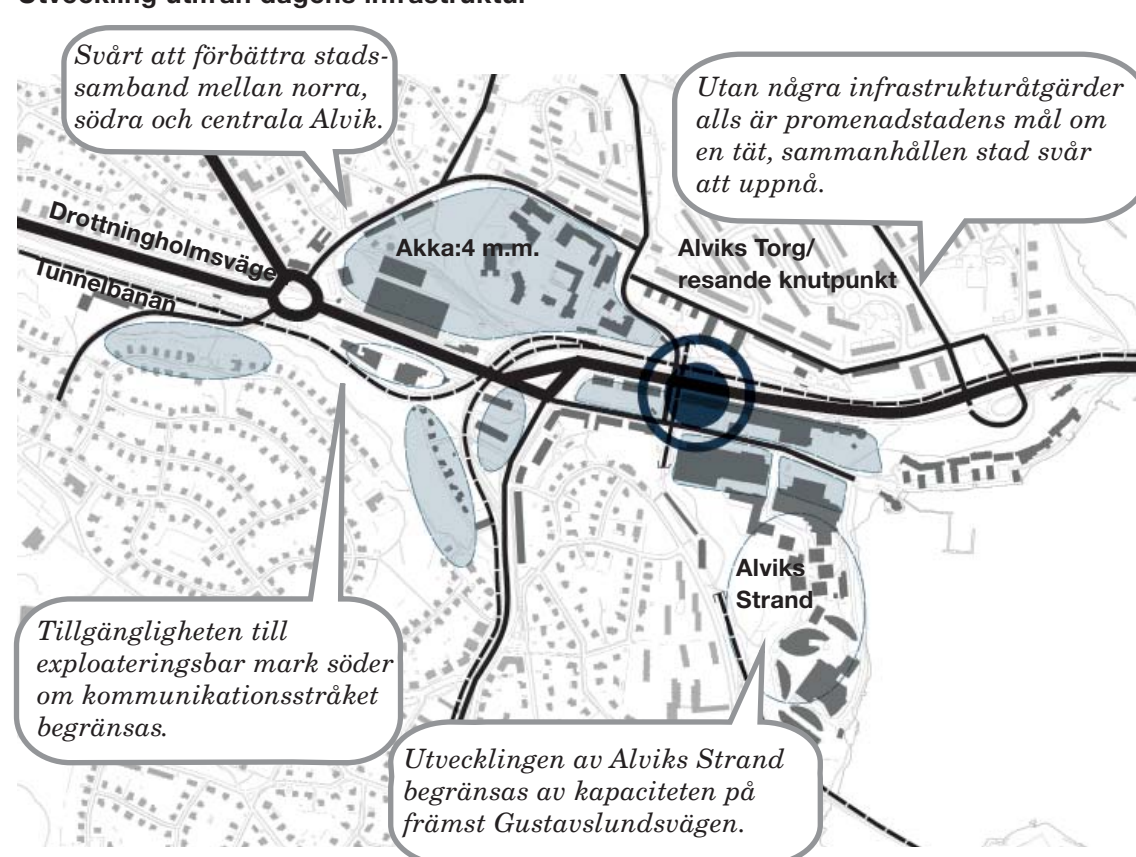
**ÖVERSIKTLIG JÄMFÖRELSE AV
INFRASTRUKTURÅTGÄRDER
Schematiska alternativ**

De redovisade utvecklingsalternativen är kraftigt förenklade och genomförbarheten är inte prövad eller studerad. Syftet är enbart att väcka frågor inför fortsatt utredningsarbete. Alternativen som jämförs ska ses som schematiska och bygger på utvecklingsidéer som diskuterats i olika sammanhang.

Syftet är att redovisa en grov bild av de styrkor och svagheter som kan urskiljas i detta tidiga skede. I ett fortsatt arbete måste alternativ som bedöms mest intressanta för Alvik studeras i detalj innan slutgiltiga slutsatser kan dras.

**Alternativ -
Överdäckning av Drottningholmsvägen****Alternativet innebär att:**

1. Drottningholmsvägen och tunnelbanans stråk samlokaliseras för att effektivisera infrastrukturstråkets utbredning.
2. Drottningholmsvägen överdäckas en sträcka (300 m) för att förbättra stadssamband och minska trafikens störningar. Om möjligt överdäckas även tunnelbanan.
3. Nockebybanans läge påverkas av en överdäckning. Omfattningen får studeras i fortsatt arbete.

**Alternativ -
Utveckling utifrån dagens infrastruktur****Alternativet innebär att:**

1. Centrala Alvik förtätas utifrån dagens infrastruktur. Befintlig dragning av vägar och spårvägar ligger kvar.
2. Nya tillfartsvägar anordnas inte i detta alternativ.
3. Nya passager under/över Drottningholmsvägen anordnas inte. I ett fortsatt arbete kan detta göras som en variant på alternativet dagens infrastruktur.
4. Befintlig barriäreffekt m.m. från trafikstråk kvarstår.

I analysen redovisas även en diskuterad ny tillfart till Alvik Strand/Tranebergs Strand för att avlasta Gustavslundsvägen. Det ökar möjligheten att förtäta och utveckla Alviks Strand och Tranebergs Strand.

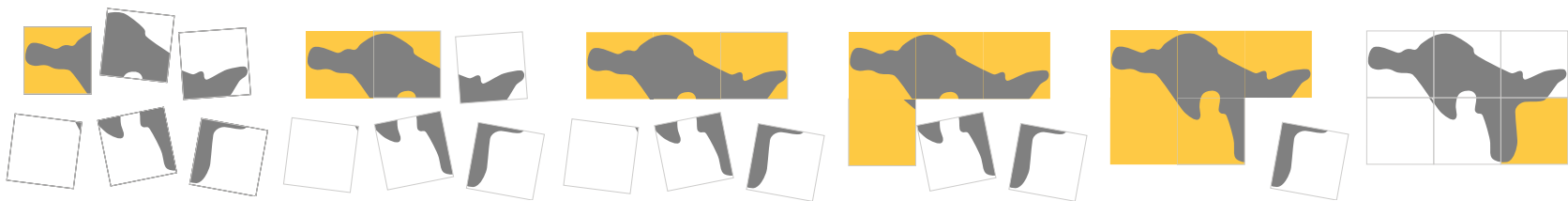


LANDSKAPSLAGET AB

*Landskapsarkitektur
& Stadsbyggnad*



LANDSKAPSLAGET AB
*Landskapsarkitektur
& Stadsbyggnad*



Introduktion

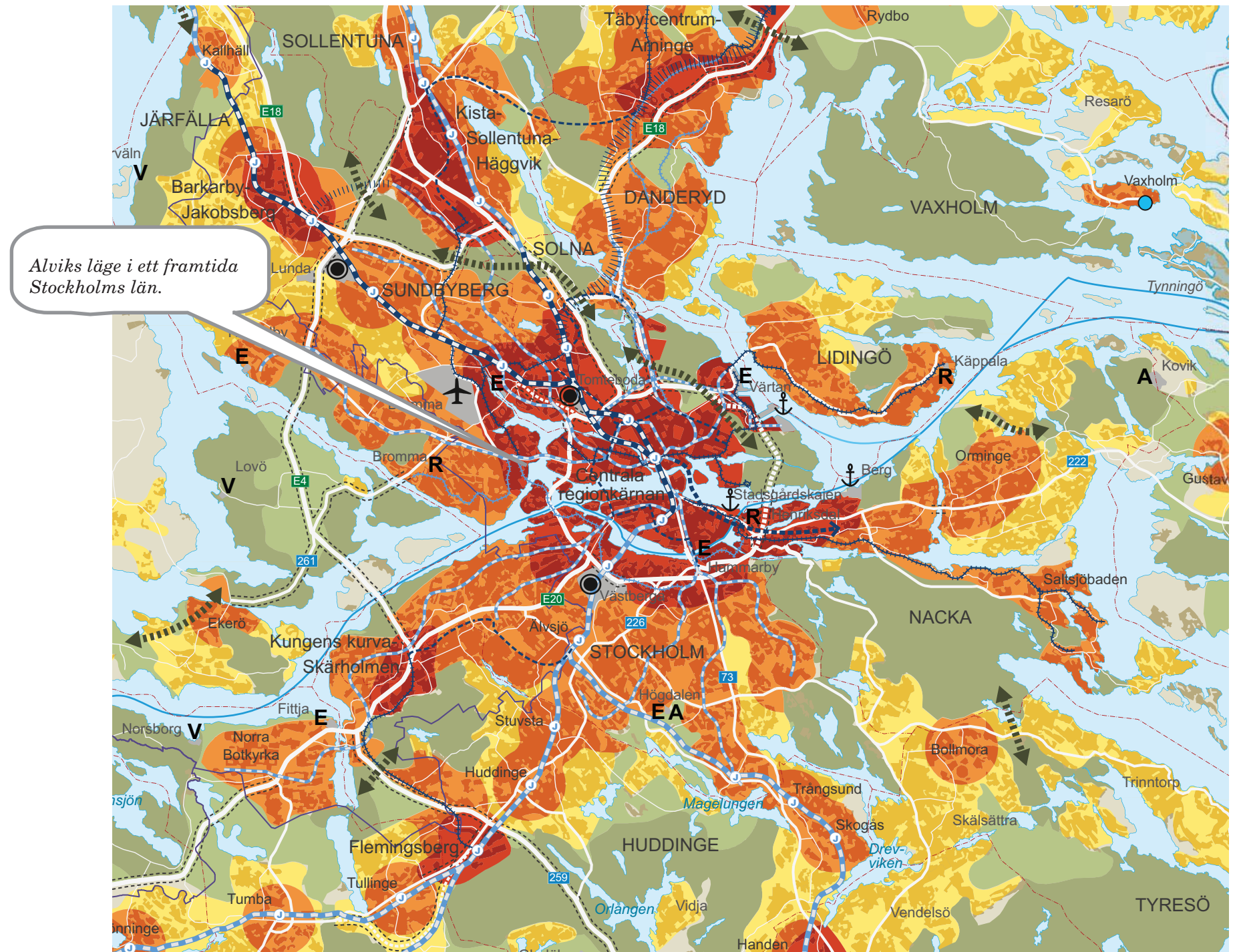
Här sammanfattas analysens syfte, mål och upplägg m.m.

Här beskrivs också relevanta övergripande mål som staden satt upp för sin stadsutveckling.

- Uppdragets syfte och mål
- Analysområdet
- Läsanvisning
- Bakgrund
- Problemställning
- Huvudfrågor som studeras
- Restriktioner & starka intressen
- Stadens övergripande mål

L

LANDSKAPSLAGET AB
Landskapsarkitektur
& Stadsbyggnad



Stockholms län 2030
Ur RUFS 2010, Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen.

L

LANDSKAPSLAGET AB
*Landskapsarkitektur
& Stadsbyggnad*

*Alvik pekas i översiktsplanen
ut som ett av Stockholms
stadsutvecklingsområden.*

*Här analyseras utvecklings- och
förtättningsmöjligheter i Alvik
utifrån ett antal nyckelfrågor.*

Introduktion

UPPDRAGETS SYFTE OCH MÅL

Stadsutvecklingsanalysens syfte är att analysera utvecklings- och förtättningsmöjligheter i centrala Alvik.

Bakgrunden är att Alvik i översiktsplanen pekas ut som ett stadsutvecklingsområde, med potential för en “tät, sammanhållen och levande stadsmiljö att utvecklas i de centrala delarna”.

Stadsutvecklingsanalysen kommer tillsammans med övrigt underlagsmaterial att ligga till grund för ett programarbete för Alvik. I programmet kommer utgångspunkter och mål för planeringen av Alviks fortsatta utveckling att slås fast.

Till denna stadsutvecklingsanalys har förutsättningar om bl.a. gång- och cykelflöden, närhet, grönyta per person etc. tillhandahållits från Spacescapes Analys 2012.

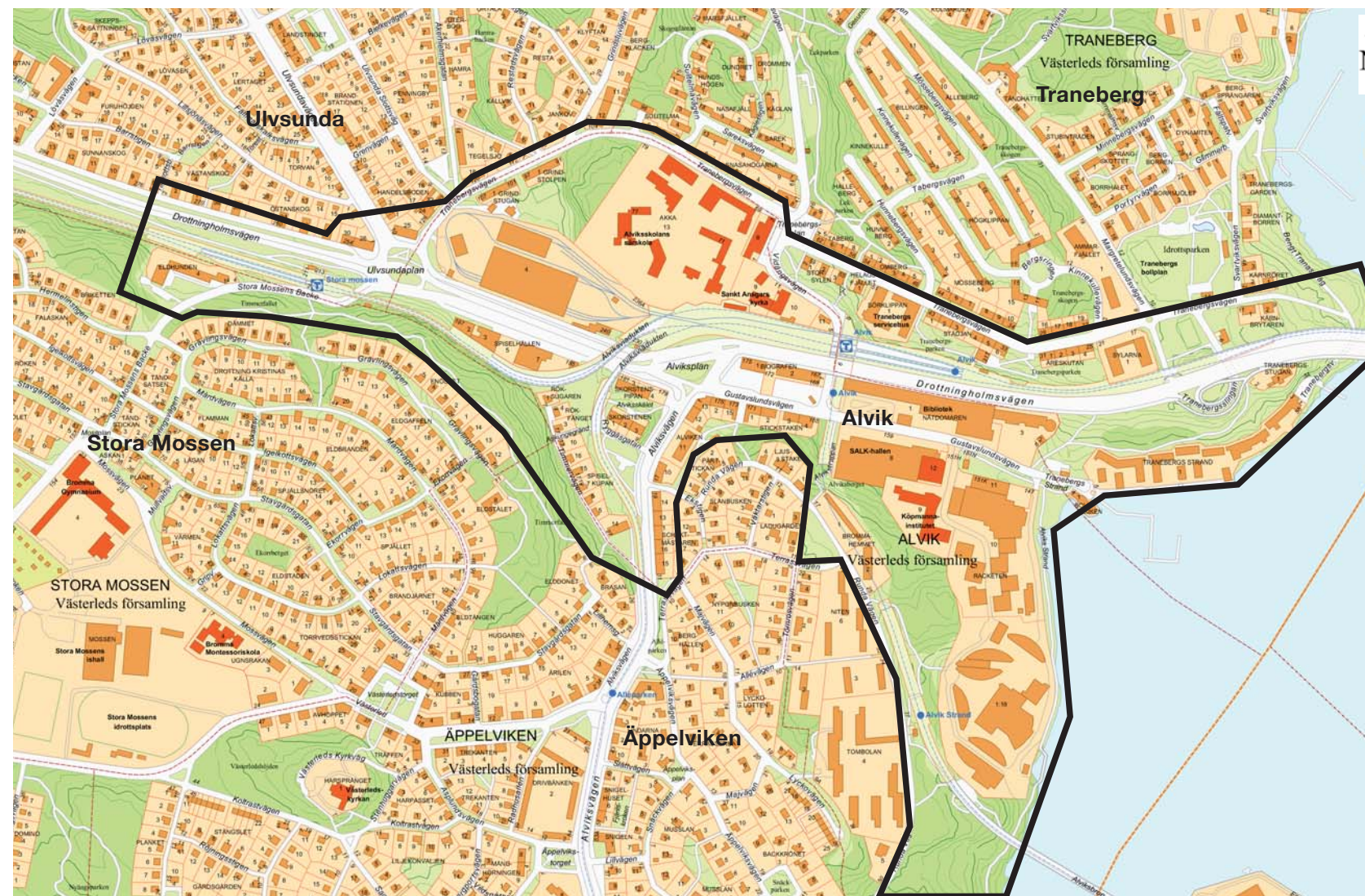
ANALYSOMRÅDET

Analysområdet omfattar Alviks centrala delar och Alvik strand.

LÄSANVISNING

Denna stadsutvecklingsanalys består av tre delar:

1. Sammanfattning
1. Introduktion
2. Analys av huvudfrågor



Orienteringskarta Alvik, Bromma
Analysområdet utgörs av centrala Alvik.
Analysens avgränsning är schematisk.

Stockholms Stadsbyggnadskontor 2012-02-07 Skala 1:5000

1

Sammanfattning

2

Introduktion

3

Analys av huvudfrågor

Analysens upplägg

L

LANDSKAPSLAGET AB
*Landskapsarkitektur
& Stadsbyggnad*

BAKGRUND

Analysen ingår i ett arbete som påbörjades under våren 2012.

Arbetet syftade till en början att studera utvecklingsmöjligheter för fastigheten Akka:4. Här finns ett avtal mellan Stockholm Stad och SL med syftet att den huvudsakliga verksamheten inom befintlig spårdepå inom fastigheten ska flyttas till Ulvsunda industriområde. I samband med detta frigörs mark för exploatering. Inom ramen för arbetet med Akka:4 utfördes en workshop där berörda aktörer deltog.

I samband med att utvecklingsmöjligheterna för Akka 4 började utredas blev det tydligt att en utveckling av denna fastighet bör studeras samordnat med övriga centrala Alvik. Här finns ett antal stora frågor som hänger nära samman, bl.a. infrastruktur och farligt gods. Hanteringen av dessa frågor påverkar utvecklingsmöjligheterna för Akka 4 och övriga analysområdet.

En avgörande fråga inför fortsatt planeringsarbete kommer att bli finansieringen av olika åtgärder som krävs för att kunna utveckla den täta och levande stad som översiktsplanen satt som mål. Omläggning och samordning av infrastruktur som väg och spårväg är den kanske tyngsta frågan i detta sammanhang. Här finns stora möjligheter för Alviks utveckling, men dom är också förenade med omfattande kostnader.

För att nå översiktsplanens mål om en levande, tät och blandad stad i Alvik krävs att hela centrala Alvik studeras och utvecklas som en helhet. I analysområdet ingår därför Akka 4 och hela centrala Alvik.

PROBLEMSTÄLLNING

Analysområdet, den centrala delen av Alvik, präglas idag av en avsaknad av stadsmässighet, en splittrad fysisk struktur och den infrastrukturella barriär som Drottningholmsvägen och spårtrafiken utgör.

Analysområdets karaktär står i stark kontrast till de identitetstarka och karaktärsmissigt sammanhängande bostadsmiljöer som omger stadsdelscentrat.

Stadssambanden mellan bebyggelseområden norr och söder om centrum försvåras av den kraftfulla barriär som Drottningholmsvägens stråk utgör. Även om centrala Alvik fysiskt ligger nära omgivande bostadsmiljöer, upplevs avståndet stort till följd av bristen på visuella samband och svårigheten att röra sig mellan stadsdelens norra och södra sida.

Marken i de centrala delarna nyttjas idag inte effektivt. De stora ytorna på Akka 4 m.m. samt de odefinierade publika ytorna utgör en potential för utveckling av nya bostäder, service, verksamheter, stadsstråk och stadsrum.



1990-talet, SL beslutar om utbyggnad av Tvärbanan

Stockholms Översiktsplan 1999
Centrala Alvik pekas ut som stadsutvecklingsområde

GFN 2002 utredningsbeslut om Akka, arbetshypotesen var depå med överbyggnad.

2006, tomträtten för Akka går ut och SL får ett arrende istället.

Stockholms Läns Landsting/
Kommunfullmäktige beslutar om Solnagrenen 2009, depåfunktionen

Alvik bekräftas som ett stadsutvecklingsområde i Översiktsplanen 2010.

Utredningsbeslut om att utreda Akka 4 för exploatering, 2011-09-29.

Workshops med aktörer i området våren 2012

Stadsutvecklingsanalys, januari 2013

Start-PM: Programuppdrag i Stadsbyggnadsnämnden våren 2013

Programarbete; samråd och godkännande

Arbetsprocessen
Analysen ingår som en del i ett pågående arbete. Ungefärlig tidslinje för projektet.



LANDSKAPSLAGET AB
Landskapsarkitektur
& Stadsbyggnad

HUVUDFRÅGOR SOM STUDERAS

De frågor som analyseras har identifierats som några av de mest betydelsefulla frågorna att hantera i samband med en utveckling och förtätning av centrala Alvik.

Frågorna baseras på riktlinjer i Stockholm Stads styrdokument:

- Vision 2030
- Översiktsplanen promenadstaden
- Den gröna promenadstaden (samrådsförslag 2012)
- Framkomlighetsstrategin för Stockholm.

Frågorna baseras också på aspekter som tagits upp i tidigare genomförda utredningar kring t ex utvecklingen av tunnelbanans gröna linje, genomförda workshops m.m.

Studerade huvudfrågor

- Stadssamband
- Stadsbildskaraktär
- Grönblå strukturer
- Centrumfunktion & resandeknutpunkt
- Förtätningmöjligheter
- Kommunikationsstråk -väg & spår



Urval av studerade huvudfrågor

Urvalet av de frågor som analyseras baseras på gällande styrdokument för Stockholm Stad, genomförda workshops och tidigare utredningar m.m.



Ortofoto över Alvik m.m.

Alvik berörs av flera frågor där risker, skyddsavstånd och restriktioner ska hanteras i en fortsatt planeringsprocess.

RESTRIKTIONER OCH STARKA INTRESSEN

Vid en utveckling av Centrala Alvik finns flera frågor som kräver en hantering av risker, skyddsavstånd, restriktioner etc.

Riksintressen**Vägar**

Drottningholmsvägen och Ulvsundaleden är utpekade som vägar av riksintresse, då de utgör förbindelser av kommunikationsanläggningar av riksintresse. De utgör anslutning från E4, E18 och viktig väg till Bromma flygplats från Stockholm City, respektive Frihamnen

Saltsjöns öar och stränder och Mälaren med öar och strandområden

(Miljöbalken 4 kapitlet 1 och 2 samt 4 §§) Saltsjöns öar och stränder samt Mälaren med öar och strandområden är bland de riksintresseområden i landet där särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten gäller. Bestämmelserna skyddar särskilt områdenas värden för turism och friluftsliv då olika exploateringsföretag prövas. De utgör emellertid inget hinder för utveckling av befintliga tätorter eller det lokala näringslivet och kan därför inte appliceras på förhållanden i Stockholm.

Skyddsavstånd farligt gods

Drottningholmsvägen och Ulvsundavägen är primära transportleder för farligt gods. Riskhanteringsprocessen bör ske löpande genom att någon form av riskbedömning görs i varje planeringsskede. Skyddsavstånd är den grundläggande principen för riskhänsyn. Det finns generella rekommenderade skyddsavstånd som gäller för hela Sverige. Länsstyrelsen i Stockholm ger stöd och riktlinjer för Stadens hantering av riskfrågor kring vägar med transporter av farligt gods. Länsstyrelsen anser att det generellt bör finnas ett skyddsavstånd på minst 25 meter mellan vägar och järnvägar med transporter av farligt gods och kvartersmark.

I praktiken bedöms lämpliga skyddsavstånd utifrån varje projekt. I Stockholm finns exempel där skyddsavståndet minskats utifrån olika åtgärder t.ex. förstärkning av stomme och ej öppningsbara fönster. Jämförbar riskhänsyn har bl.a. hanterats i Kv Linneduken, Brommaplan, där ett avstånd på 25 meter har bedömts som rimligt mellan bostäder och Drottningholmsvägen.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormerna är bindande nationella föreskrifter till skydd för hälsa och miljö. En miljökvalitetsnorm anger den föroreningsnivå som människor och miljö kan belastas för utan olägenheter av betydelse.

Vid planläggning ska hänsyn tas till dessa och en detaljplan får inte medverka till att en miljökvalitetsnorm överskrids.

De miljökvalitetsnormer som är aktuella att beakta i Stockholm är dygnsvärden för partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO2). Övriga normer klaras i Stockholm. Längs Drottningholmsvägen kan höga halter av partiklar och kvävedioxid förväntas förekomma.

Strandskydd

Strandskyddet omfattar vanligtvis land- och vattenområdet 100 m från strandlinjen. I juli 2009 infördes nya strandskyddsbestämmelser som bl.a. innebär att strandskydd inträder när en stadsplan eller detaljplan ersätts med ny. Om det finns särskilda skäl kan strandskyddet upphävas i samband med att kommunen tar fram en ny detaljplan. Ett upphävande måste grundas på något av de särskilda skäl som anges i miljöbalken. Ett särskilt skäl som bör kunna anges i Alvik är framförallt att en utveckling utgör ett angeläget allmänt intresse, i detta fall stadens behov av tätortsutveckling.

Trafik- och flygbuller

En planeringsinriktning i Promenadstaden är att skapa boendemiljöer med goda ljudförhållanden. Stockholmsmodellen för trafikbuller tillämpas vid detaljplanering för att skapa boendemiljöer med goda ljudförhållanden. När det gäller Stockholm-Bromma flygplats ska bullerfrågorna prövas särskilt.

Höjdbegränsning

Alvik berörs av närheten till Bromma flygplats, som är av riksintresse för luftfarten. För att flygsäkerheten inte ska äventyras kräver Luftfartsverket att ingen byggnad, mast, flaggstång osv. uppförs till en högre höjd än + 59,00 meter (RH00) över nollplanet (enligt stadens höjdsystem).

Översvämning

Klimatförändringarna innebär högre vattennivåer i Östersjön samt att långvariga och intensiva regn blir vanligare. Detta kan ge översvämningar av Mälaren och kan påverka lågt belägna områden. Frågan om översvämningrisker hanteras av staden och de områden som berörs finns karterade och används som planeringsunderlag.

Promenadstadens planeringsinriktning är att öka beredskapen för klimatförändringarna genom att tex:

- Vid planering i områden som hotas av översvämning eller skred måste byggnader och anläggningar anpassas efter riskerna.
- Samhällsviktiga funktioner lokaliseras till platser utanför riskområdena eller utformas med stor hänsyn till riskerna.
- Dagvatten bör i största möjliga utsträckning fördröjas och omhändertas lokalt med genomsläppliga ytor.
- Stadens grönska ska ges en viktig roll för att mildra effekterna av ett varmare klimat och för att vid stadens stränder jämna ut kraftigare vattenflöden.

L

LANDSKAPSLAGET AB
Landskapsarkitektur
& Stadsbyggnad

Stadens mål:
"Alvik vidareutvecklas som
en urban länk mellan västerort
och övriga staden."

"En tät och sammanhållen
stadsmiljö utvecklas i
de centrala delarna."

STADENS ÖVERGRIPANDE MÅL

Här redovisas kortfattat några av Stockholm Stads strategidokument som stadsutvecklingen i Alvik bör utgå ifrån. Målen är hämtade ur Stockholm Stads översiktsplan samt de fördjupningar som finns till denna.

Vision 2030 - ett Stockholm i världsklass, Antagen 11 juni 2007

Stockholms kommunfullmäktige har fattat beslut om en samlad långsiktig framtidsbild för Stockholm: Vision 2030 - Ett Stockholm i världsklass.

Centralt i visionen är en stad med stark tillväxt och god välfärd för alla. Tre teman lyfts särskilt fram:

- *Stockholm ska vara en mångsidig stad som är rik på upplevelser.*
- *Stockholm ska vara en innovativ och växande stad.*
- *Stockholm ska vara en stad för medborgarna.*

Visionen utgår från att staden ska växa, så att Stockholm år 2030 har ca 900 000 invånare och en mångfald av attraktiva stadsmiljöer. Kransen runt innerstaden, dit Alvik hör, ska 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.

Promenadstaden - Stockholms Översiktsplan Antagen 15 mars 2010

I översiktsplanen introduceras visionen om promenadstaden, med kvaliteter som den nära, trygga och miljövänliga staden ger. Innerstaden flyttar utanför tullarna och fler stadsmiljöer skapas som bygger vidare på innerstaden. I Promenadstaden betonas att trafiken i framtiden i stor utsträckning kommer att bygga på kollektivtrafik och förflyttning med gång och cykel. I översiktsplanen redovisas fyra stadsutvecklingsstrategier för hållbar tillväxt:

Strategi 1.

Fortsätt stärka centrala Stockholm.

Satsning på stadsutvecklingsområden för att skapa täta, attraktiva stadsdelar med blandad användning och hög kvalitet på bebyggelse och offentliga miljöer.

Strategi 2.

Satsa på attraktiva tyngdpunkter
bl.a. Brommaplan.

Strategi 3.

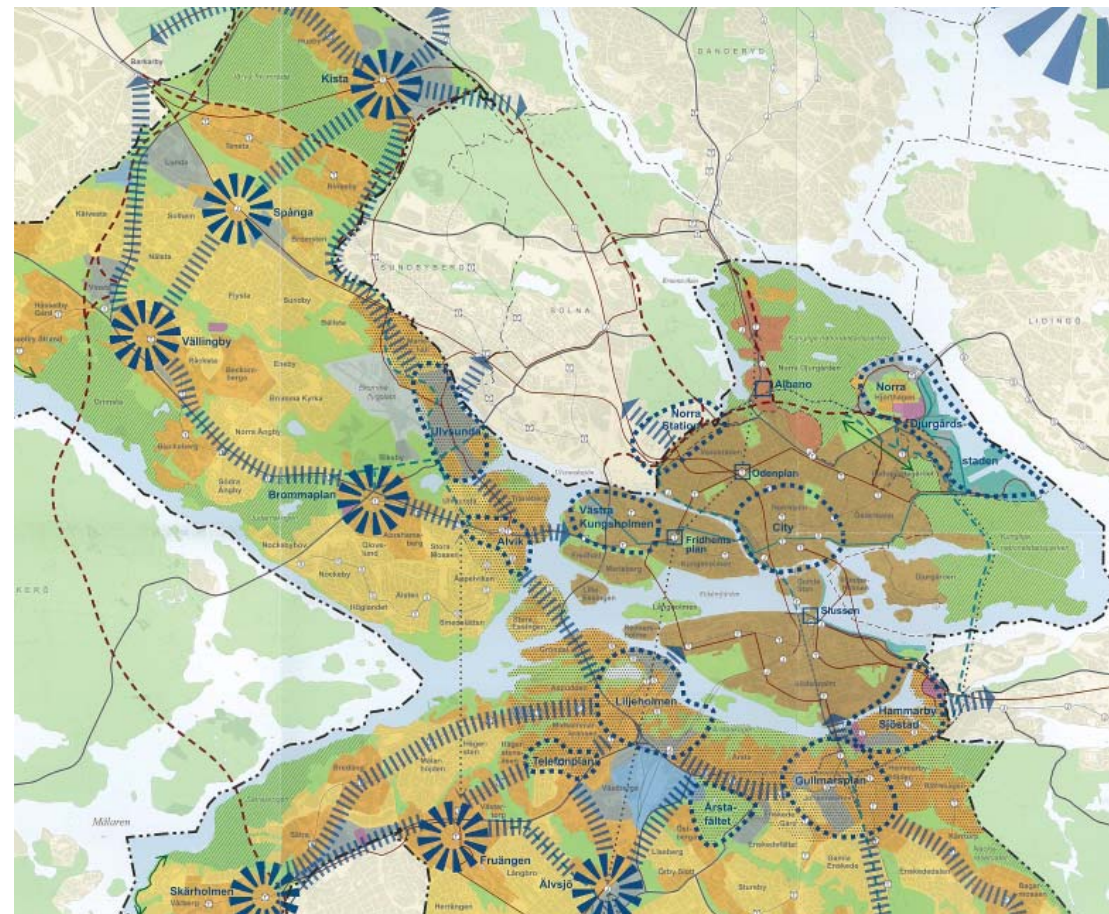
Koppla samman stadens delar.

Verka för attraktiva kommunikationsstråk. Utveckla samspel mellan trafikplanering och bebyggelseplanering för ett effektivt genomförande av angelägen infrastruktur. Planera för bebyggelse som minskar barriäreffekt och miljöstörningar samt skapar nya kopplingar.

Strategi 4.

Främja en levande stadsmiljö.

Planera för kompletteringsbebyggelse i goda kollektivtrafiklägen. Prioritera förändringar som innebär att marken nyttjas så effektivt som möjligt. Skapa ett rikt utbud av levande trygga offentliga miljöer.



Stadsutvecklingsstrategier för hållbar tillväxt
Utdrag ur Promenadstaden, Översiktsplan för Stockholm.



Stadssamband
Utdrag ur Promenadstaden, Översiktsplan för Stockholm.

**Den gröna Promenadstaden,
Samrådshandling juni 2012**

En strategi för utveckling av Stockholms parker och natur, och ett tematiskt tillägg till Stockholms översiktsplan. Handlingen är inte antagen.

Några redovisade mål och strategier:

Stockholms Gröna karaktär: Stockholms gröna karaktär ska förvaltas. Staden ska berikas med nya parker av hög klass.

- Stockholmsstråk mellan stadsdelar.
- Offentliga stråk längs stadens vatten.
- Nät av gröna promenader.
- Ny grönska och vatten bidrar till klimatanpassning.

Stockholmarnas gröna vardagsrum: God tillgång till parker och naturområden som bidrar till ett rikt och hälsosamt stadsliv.

- Fler gröna mötesplatser ex fickparker.
- God park- och naturtillgång: Andelen som når ett grönområde inom 300 m ska öka.
- Stockholmarnas engagemang ska tas tillvara. Uppmuntra och ta tillvara intresse för stadens grönområden ex stadsodling.

Stockholms ekologiska infrastruktur: Värna ett rikt växt- och djurliv och vidareutveckla en hållbar grönskastruktur.

- En hållbar grönskastruktur och ett rikt växt- och djurliv bevaras som förutsättning för flexibel grönskastruktur som kan bidra till olika ekosystemtjänster.
- Grönska och vatten bidrar till klimatanpassning.

Stadens verktyg och processer:

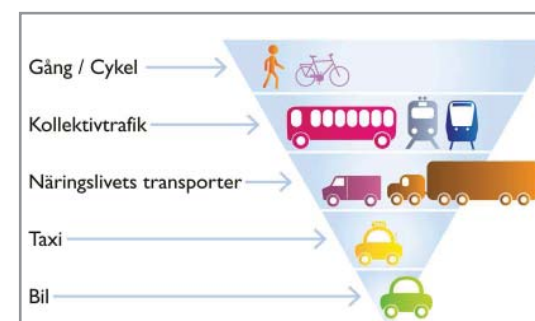
- Nya verktyg för att säkra en grön stadsmiljö. I Stadsutvecklingsområdet ska staden pröva täthetsmått som stöd för att tillgodose bl.a. rekreationsbehovet.
- Gröna investeringar vid all exploatering.

**Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030,
Augusti 2012**

Principer för hur prioriteringar ska göras för stadens vägar och gator, för att bidra till ett effektivt, tryggt, snyggt, miljövänligt och hälsosamt Stockholm, i linje med Vision 2030 och översiktsplanen.

Strategins fyra huvudinriktningar:

- *Fler människor och mer gods ska kunna förflyttas* genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel; d.v.s. kollektivtrafik, cykel och gång, samt godsfordon med hög beläggning.
- *Framkomligheten i väg- och gatunätet ska förbättras* genom att öka resastabiliteten för de kapacitetsstarka färdmedlen och öka restidspålitligheten för alla trafikanter.
- *Vägarnas och gatornas roll som attraktiva platser ska förstärkas* genom att förbättra gångvänligheten i promenadstaden.
- *De negativa effekterna av väg- och gatutrafiken ska minimeras* genom att styra bilanvändning till de resor där bilen gör mest samhällsnytta.

**Kapacitetsstarka och energisnåla färdmedel (Ur Framkomlighetsstrategi för Stockholm).**

I framtiden bör de färdmedel som är mest kapacitetsstarka, det vill säga de som har potentialen att transportera flest människor på en liten yta prioriteras. Dessa är också ofta mest energisnåla och har minst klimat- och miljöpåverkan.

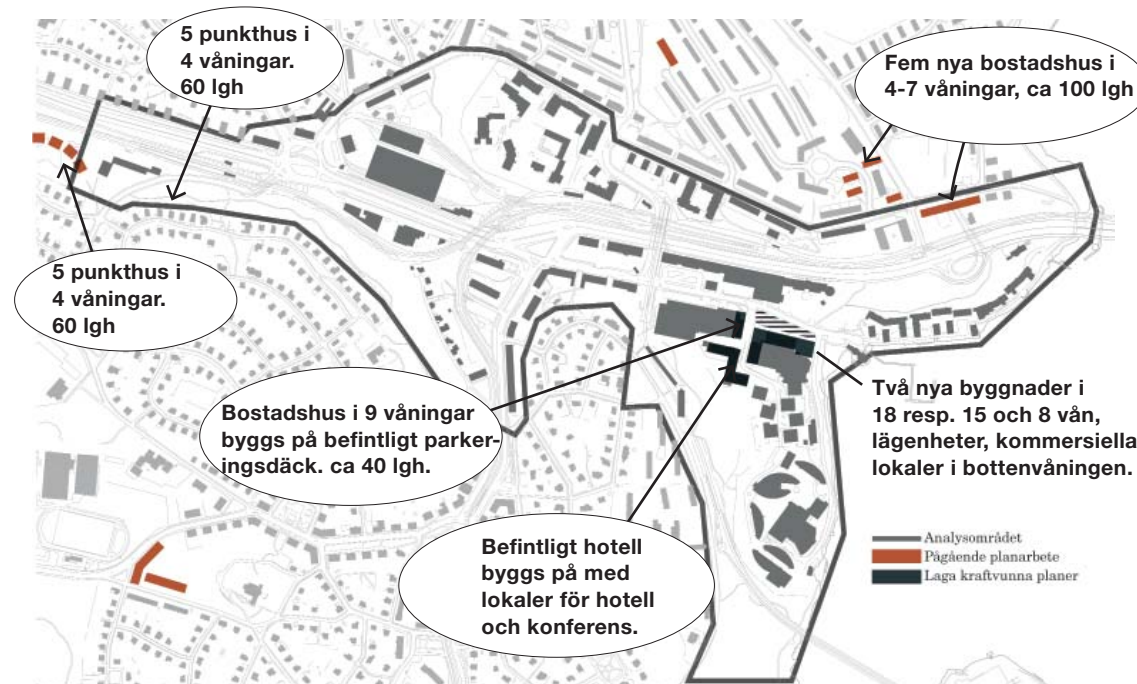
Om Alvik i Översiktsplanen

Alvik är markerat som en del av den centrala stadens utvidgning och som stadsutvecklingsområde. Punkter som lyfts fram i översiktsplanen, av betydelse för Alvik är:

- *Stärk stadsutvecklingsområdena genom att skapa tätare, sammanhållna, mer mångsidig och levande stadsmiljö med förutsättning för ett bredare utbud.*
- *Koppla samman stadens delar.* Utveckla samspel mellan trafikplanering och bebyggelseplanering för ett effektivt genomförande av angelägen infrastruktur. Koppla samman stadsdelar med trygga och attraktiva parkstråk.
- *Främja en levande stadsmiljö.* Skapa ett rikt utbud av levande, trygga offentliga miljöer.

Riktlinjer:

- *“Alvik vidareutvecklas som en urban länk mellan västerort och övriga staden.”*
- *“En tät och sammanhållen stadsmiljö utvecklas i Alviks centrala delar.”* Pågående planering innebär en positiv utveckling av stadsmiljön i centrala Alvik och Alvik Strand. Det finns en potential till förtätning vid Alviks Strand, Tranebergsplan. Mot Ulvsundaplan, vid Akka 4, finns utvecklingspotential för bostäder och verksamheter. Detta förutsätter nya lösningar för infrastrukturen.

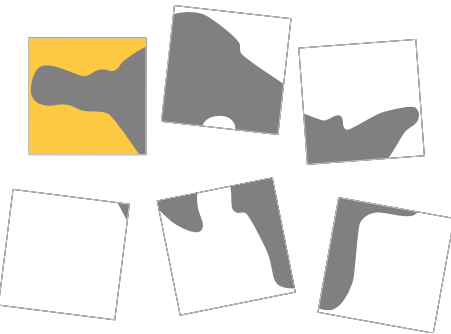


Pågående projekt
Antagna detaljplaner och pågående planprojekt.

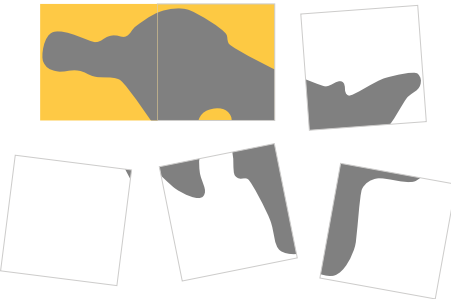


LANDSKAPSLAGET AB
*Landskapsarkitektur
& Stadsbyggnad*

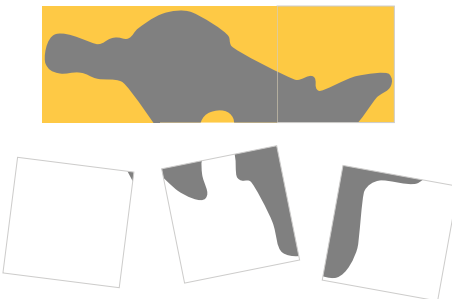
Stadssamband



Stadsbildskaraktär



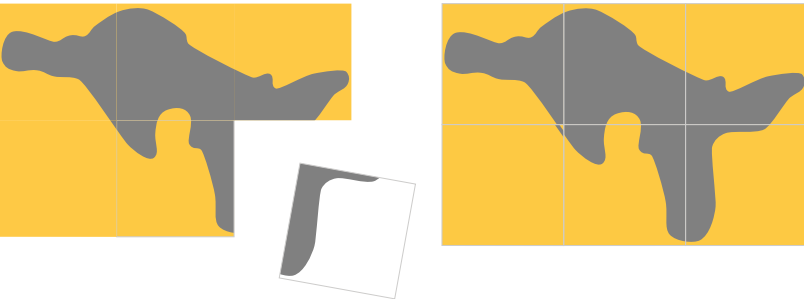
Centrumfunktion & resandeknutpunkt



Grönblå strukturer



Kommunikationsstråk - väg & spår



Förtätningmöjligheter

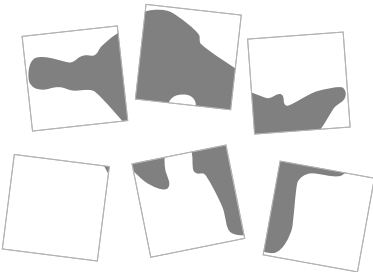
Analys av huvudfrågor

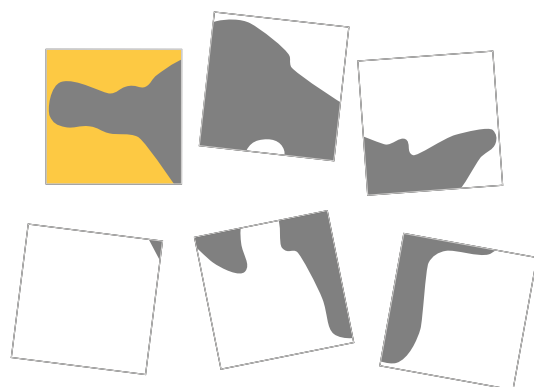
Här analyseras de frågor som utifrån tidigare arbetsprocess och utredningar identifierats som viktigast att studera i detta tidiga skede.

Frågorna analyseras utifrån översiktsplanens mål att utveckla och förtäta stadsdelen som ett stadsutvecklingsområde.

Frågorna som analyseras är:

- 1. Stadssamband
 - 2. Stadsbildskaraktär
 - 3. Grönblå strukturer
 - 4. Centrumfunktioner och resandeknutpunkt
 - 5. Förtätningmöjligheter
 - 6. Kommunikationsstråk - väg och spår
- Slutsats





Analys av huvudfrågor

1. Stadssamband - historiska, fysiska, visuella, sociala

HISTORISKA STADSSAMBAND

Här analyseras stadsmiljöns kulturhistoriska kopplingar.

Alvik hade redan tidigt ett strategiskt läge vid den första Tranebergsbron, en flottbro från 1787. Stadsdelen utvecklades därefter med tydliga kopplingar mellan bebyggelseutveckling och kommunikationssamband.

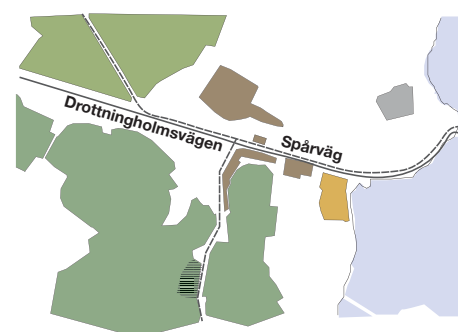


Alvik med omnejd.

Marken för nuvarande Alvik, Traneberg, Äppelviken och Stora Mossen var till största delen skogsmark fram till att de första trädgårdstäderna anlades. Historisk karta från 1817, Stockholmskällan.



1700-1800-tal
Alviks gård, Alviks strand växer fram



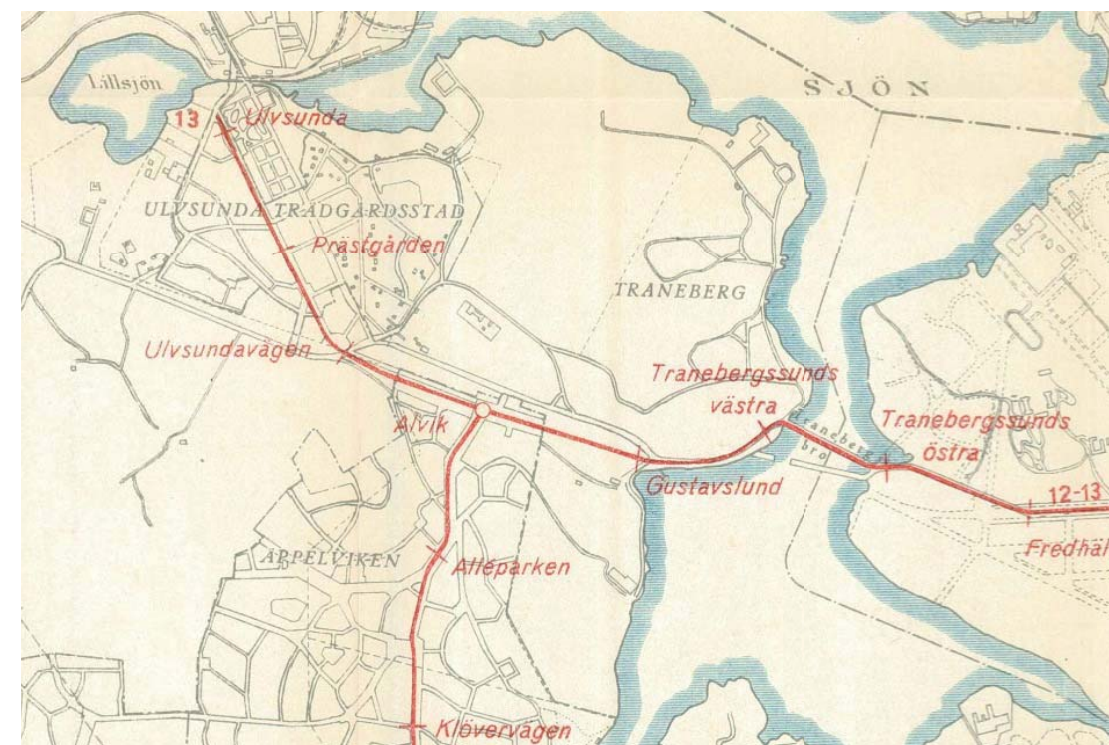
1920-tal
Trädgårdstad, spårväg och äldre förstad



1930-1940 tal
Smalhusstad, nya Tranebergsbron



1960-1990 tal
Alviks strand, Alviks höghus, Alviks torg



Utbyggnaden av spårvägsnätet.

Drottningholmsvägen går nu i Gustavslundsvägens läge. Historisk karta från 1926, Stockholmskällan.

Stadsdelen utgörs av f.d. Alviks gård

Stadsdelen Alvik motsvarar det område som gården Alvik omfattade vid 1800-talets början. Av gården finns endast den så kallade Alviksstugan kvar.

Första Tranebergsbron

Den första Tranebergsbron var en flottbro från 1787 som byggdes för att underlätta kungens resa till Drottningholm. Tidigare sköttes överfarten till Kungsholmen av färjkarlen vid Ulvsunda färjestad, (nuvarande läge för Tranebergs gård).

Alviks Strand blir fabriksområde, 1825

1825 etablerades en mindre industribyggelse vid Mälarstranden. 1864 tillkom en stearinljusfabrik och 1929 slogs bolaget samman med Barnängens tekniska fabriker. Runt 1918 byggdes Vita villan vid vattnet om till huvudkontor och en industribyggnad i tegel tillkom.

År 1908 köpte Stockholms stad Alvik

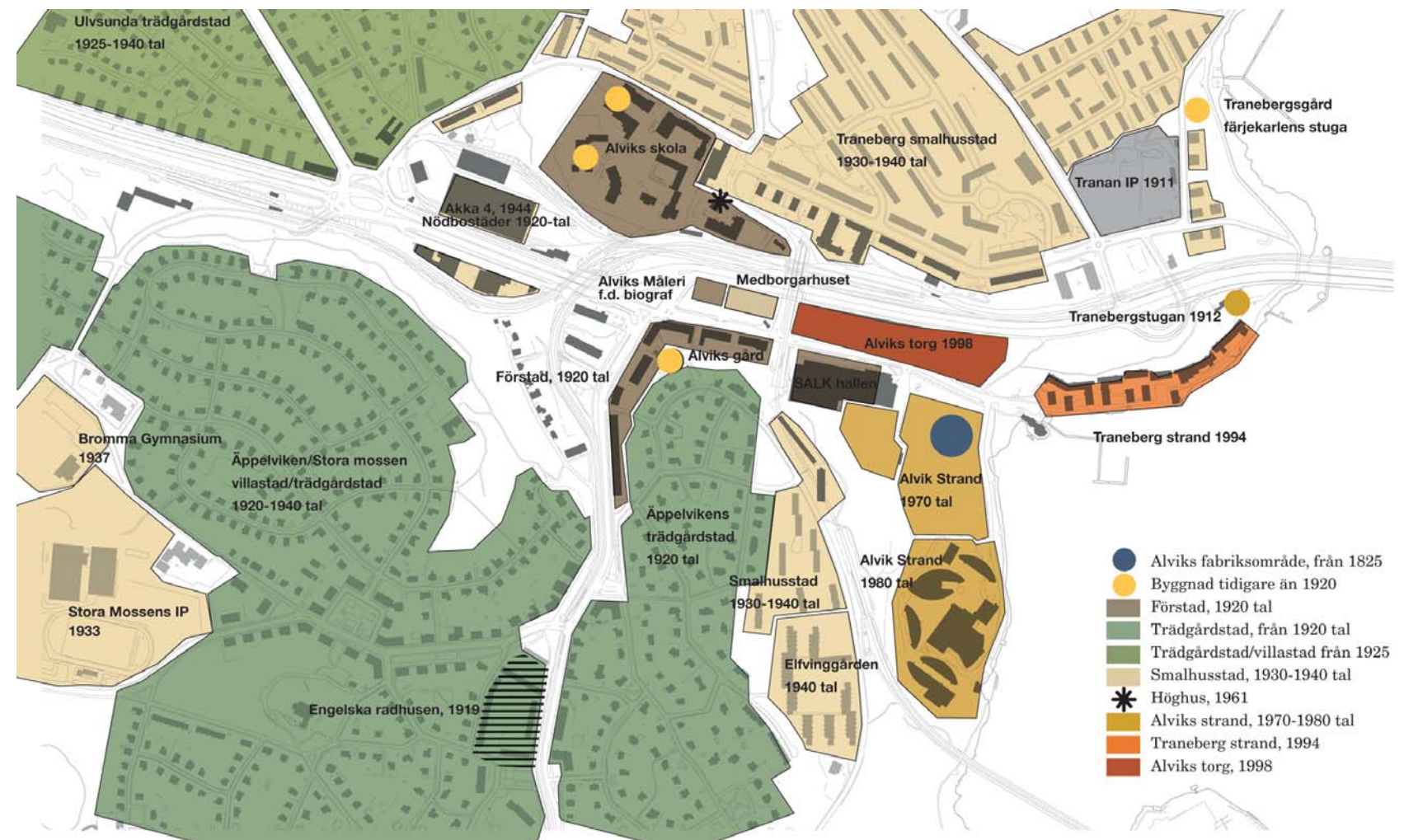
inklusive området för nuvarande Äppelviken. I samband med köpet gjordes ett första förslag till stadsplan för Alvik. Den gällande stadsplanen fastställdes 1922.

Trädgårdstaden växer fram, 1920-tal*Alvik och Äppelviken*

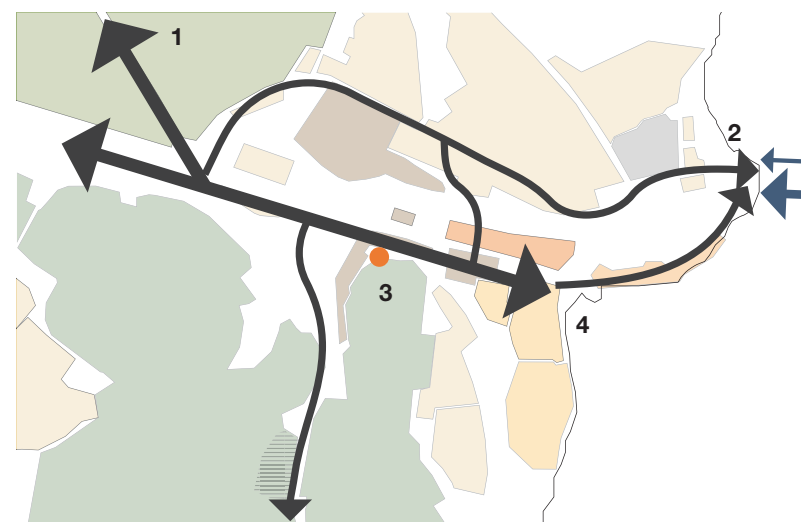
På 1920-talet tog villabyggandet i Alvik/Äppelviken fart. Stadsplanen anpassades efter trädgårdsstadens ideal med ett striktare planmönster och gaturum än de tidigare villastäderna och en anpassning till topografin. Husen utformades individuellt, oftast efter nationalromantikens och 20-tals klassicistiska stilideal, och en gemensamt sammanhållen karaktär.

Ulvsunda trädgårdstad

Ulvsunda trädgårdstad växer fram ungefär samtidigt som Äppelviken. För att göra den nya trädgårdsstaden mera attraktiv påbörjade staden 1912 en del offentliga byggnadsprojekt, bl.a. en brandstation, polisstation samt en prästgård. De flesta egna hemmen uppfördes i mitten på 1920-talet.

**Alviks bebyggelseutveckling**

Inventering: Alviks bebyggelseutveckling, tidpunkt för utbyggnad av olika delområden

**Historiska spår i stadsmönstret**

Analys: De historiska stråken är läsbara i Alviks nuvarande stadsmönster.

Koppling Ulvsunda slott (1)

Alvik gård tillhörde ursprungligen Ulvsunda egendom.

Koppling färjeläget (2)

Före Tranebergsbron skedde förbindelserna med Kungsholmen via Ulvsunda färjestad. På 1800-talet gick landsvägen ungefär via nuvarande Tranebergsvägen. Den första spårvägen (1920-talet) byggdes längs stranden och följde nuvarande strandpromenaden via Tranebergs strand.

Koppling Alviks gård (3) - Alviks strand (4)

Lars Montén startade fabriken i Alviks strand och köpte 1864 såväl Alviks som Äppelvikens gårdar.

Bebyggelseutvecklingen i Alvik har skapat tydligt avläsbara fotavtryck i stadsmönstret. Utbyggnaden på 1920-talet av trädgårdstäder, spårväg och förstad var ett uttryck för tidens stadsbyggnadsideal och har präglat stadsdelens fortsatta framväxt.

Äldre förstad, en del av trädgårdstaden
Längs Gustavslundsvägen och Alviksvägen byggdes en stadsmässig bebyggelse som en del av trädgårdstaden. Denna skulle fungera som affärscentrum i den nya förorten. Centrumbebyggelsen kompletterades 1922 med biografen "Bromma Teatern". Den pampiga, s.k. "Tornskolan" på höjden norr om Drottningholmsvägen uppfördes 1925.

Stadsdelen Alvik bildas 1934

I köpet 1908 ingick inte fabriksområdet vid Alviks strand och inte heller området norr om Drottningholmsvägen. Alviks norra delar planlades under 1930- och 1940-talen. Alviks Strand började planläggas först på 1970-talet bl.a. på grund av att delar av området pekades ut som vägreservat för Essingeledens Brommagren, i Generalplan för Stockholm 1945-52.

Smalhusstad 1930-1940-tal

Stockholms smalaste smalhus

På 1930- och 40-talen planlades och byggdes södra delen av Alviksberget med smalhus. 1935 uppfördes ett smalhus med pensionärsbostäder, troligen Stockholms smalaste smalhus, endast 6,3 meter brett.

Elfvinggården

Elfvinggården byggs 1939, med omsorgsfullt inpassade hus i den skogsbevuxna, kuperade terrängen. Anläggningen uppfördes som kollektivboende för "mindre bemedlade, bildade kvinnor", i enlighet med systrarna Elfvingss testamente.

Tranebergs smalhusstad

Traneberg byggdes 1934–1940. Marken tillhörde Ulvsunda slott men köptes av staden 1904. Traneberg är ett exempel på de första s.k. barnrikehusen. Dessa var 9-10 meter djupa trevåningshus.

SALK-hallen byggs, 1936 och 1994

SALKs tennishall vid Gustavslundsvägen byggdes 1936 men brann och återuppbyggdes 1994 i en form liknande den ursprungliga.



Kulturhistorisk klassificering

Utdrag ur; Kulturhistorisk klassificering av bebyggelse, Stockholms Stadsmuseum.

1914 byggdes spårvägen ut i två grenar, en längs Ulvsundavägen och en till Äppelviken. 1919 blev Nockebybanan nummer 12 och Ulvsundabanan nummer 13. När Alviks tunnelbanestation togs i bruk 1952 bröts direktförbindelsen med spårvägsnätet i innerstaden och Nockebybanan blev en matar bana.

Nuvarande Tranebergsbron invigdes 1934 och var då världens längsta betongvalvsbro. Drottningholmsvägen och tunnelbanan fick då sin nuvarande dragning. SL:s stora spårvagnshall byggdes 1944.

Alviks höghus byggs för studenter, 1961

I anslutning till skolområdet uppfördes 1961 det 16 våningar höga huset, "Triangeln", av KFUM. Detta rymde ursprungligen studentlägenheter.

Alviks strand får sitt nuvarande utseende under 1970- och 1980-talet. De kopplade byggnadskropparna i rött tegel, i norr, tillkom på 1970-talet. De stora böjda kontorsbyggnaderna i gult tegel tillkom på 1980-talet.

Alviks torg, 1998 och Tranebergs strand, 1994

Tranebergs strand byggdes 1994. I samband med detta byggdes en restaurang Sjöpaviljongen, en modern efterföljare till gamla tiders sjökrokar, nere vid stranden. Alviks torgs två handels- och kontorshus färdigställdes 1998.

Teckenförklaring

■ BLÅ Fastigheter med bebyggelse vars kulturhistoriska värde motsvarar fordringarna för byggnadsminne i kulturminneslagen. Byggnadsminnen samt kyrko- byggnader skyddade enligt 4 kap i kulturminneslagen.

■ GRÖN Fastighet med bebyggelse som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt

■ GUL Fastighet med bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde

■ GRÅ Fastighet med bebyggelse som inte går att hänföra till de övriga klassificeringskategorierna

■ STRECKAD Fastighet med bebyggelse som ännu ej klassificerats eller obebyggd fastighet

■ KULTURHISTORISK HELHETSMILJÖ Helhetsmiljö med synnerligen stort kulturhistoriskt värde som motsvarar fordringarna för byggnadsminne i kulturminneslagen

■ KOLONITRÄDGÅRD Koloniträdgårdsområde av särskilt kulturhistorisk värde

■ NATIONALSTADSPARK Området Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården är en nationalstadspark enligt 4 kap 7§ i Miljöbalken

■ RIKSINTRESSE Riksintressen för kulturmiljövården enligt 3 kap Miljöbalken. Hela Stockholms innerstad med Djurgården är ett riksintresse, på kartan redovisas värdekärnor inom riksintresset Stockholms innerstad.

■ STADENS FRONT MOT VATTNET Stadens front mot vattenrummet, karaktärsdrag inom riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården

L

LANDSKAPSLAGET AB
Landskapsarkitektur
& Stadsbyggnad

Stadens mål
"Infoga ny bebyggelse med
omsorg om stadslandskapets
helhetsverkan."

Slutsats från analysen

- Centrala Alvik växte fram nära knutet till vattnet och dåvarande huvudstråket för trafik och spårväg. Placeringen av Alviks Torg och centrum är historiskt förankrad. Det centrala stråket i Gustavslundsvägens sträckning förändrades i och med Drottningholmsvägens tillkomst. En utformning av Gustavslundsvägen som central axel kan återknyta till den historiska stadstrukturen och stärka centrums kopplingar till omgivande bostadsmiljöer, vattnet och strandpromenaden.
- Alviks trädgårdstads- och smalhusområden präglas av en stark identitet, ett tydligt stadsmönster med avläsbara årsringar som bör värnas.
- Centrala Alvik har en splittrad karaktär som starkt skiljer sig från trädgårds- och smalhusstaden. Ny bebyggelse i centrala Alvik bör kunna förhålla sig relativt fritt till kringliggande befintlig bebyggelse- bilda en egen årsring.
- Ny bebyggelse bör studeras särskilt gällande skala, höjd och utformning i områden där nya hus möter befintliga.
- Grönska är ett signifikant element i både trädgårds- och smalhusstaden. Grönska kan nyttjas aktivt och medvetet i form av trädplanterade gator, bevarade naturpartier, pocketparker m.m.



Medborgarhuset, K-märkt byggnad från 1939. Arkitekt: Thure Bergentz



Byggnaden för Alviks Måleri uppfördes 1922 som biograf.



Trädgårdstadsbebyggelsen i Alvik/Äppelviken uppfördes på 1920-talet.



Bebyggelsen vid Alviksvägen och Gustavslundsvägen uppfördes som förstad till trädgårdstaden på 1920-talet.



Verksamhetsområdet Alvik Strand byggdes i huvudsak ut på 1970-1980 talet.

Stadens mål
 “Tillvarata möjligheter att skapa ett rikt utbud av levande och trygga offentliga miljöer i alla områden.”
 “Vidareutveckla mötespunkter och målpunkter för rekreation idrott i parker och grönområden.”

FYSISKA STADSSAMBAND

Fysiska stadssamband analyseras genom inventering och analys av rörelsemönster och målpunkter inom och i anslutning till området.

Målpunkter & mötesplatser

Målpunkter är en plats med en funktion eller ett innehåll som många söker sig till. Målpunkter bidrar starkt till hur människor rör sig genom staden och därmed också till hur stadsmiljön används.

Inom och i anslutning till analysområdet finns ett antal viktiga målpunkter:

Reseknutpunkten vid Alviks Torg, med stopp för Nockebybanan, Tvärbanan, Tunnelbanans gröna linje samt busstorg för lokalbussar.

Handels- och servicenoder

Alviks Torg, Tranebergsplan, Alléparken och till viss del vid Ulvsundaplan är noder karakteriserade av närhet till kollektivtrafikstopp. Övrig handel, service, verksamheter etc finns längs huvudstråk som Alviksvägen, delar av Ulvsundavägen och delar av Drottningholmsvägen.

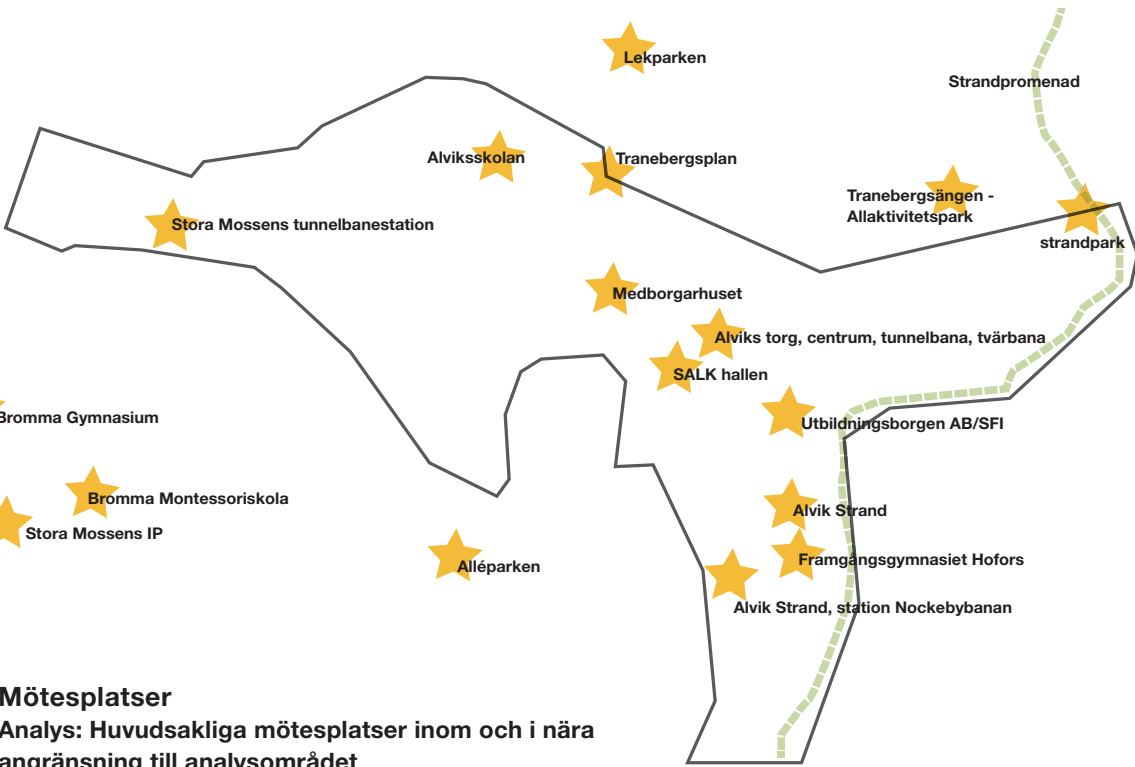
Idrottsmötesplatser SALK-hallen (tennis), Stora mossens IP, Tranebergsängen med bollplan, boule m.m.

Allaktivitetsparken vid Tranebergsängen är en målpunkt för både barn, unga och äldre. Här finns lek, bollplan, boule m.m.

Skolor Alviksskolan (F-9 skola), Utbildningsborgen AB/SFI, Framgångsgymnasiet Hofors, Bromma Gymnasieskola strax utanför området.

Medborgarhuset, aktiviteter för alla åldrar, viktig mötesplats ungdomar.

Strandpromenaden längs Mälaren med soliga vistelseytor, restauranger. Norr om Tranebergsbron finns badmöjligheter. Anlagd badplats finns bl.a. söder om Mälarparken.



Mötesplatser

Analys: Huvudsakliga mötesplatser inom och i nära angränsning till analysområdet

Verksamhetsområdet Alviks Strand är ett av de största kontors och verksamhetsområdena i Västerort. Här finns även konferens, restaurang, utbildning m.m.

Betydelsefulla friytor av värde för friluftsliv (Sociotopkartan) är Timmerfallet, Nyängsparken, Mälarparken och Sandvik. Den kuperade terrängen gör delar av ytorna svårtillgänglig.

Anlagda parker finns endast i anslutning till Alviks Torg samt längre ned mot Mälarstranden.

Lekparken norr om Tranebergsplan, nyttjas flitigt av bl.a. dagbarnvårdare. I centrala Alvik finns en mindre lekplats nere vid Tranebergs Strand. I övrigt finns mindre lektytor inplacerade i främst smalhusområdena.



Knutpunkten - en viktig målpunkt
 Knutpunkten för kollektivtrafik och Alviks Torg är en målpunkt både vardag och helg.

Slutsats från analysen

- Öka tillgängligheten till målpunkter genom attraktiva och trygga stråk.
- Det finns ett flertal målpunkter som saknar tydliga samband sinsemellan och orienterbarhet. Om sambanden stärks kan upplevelsen av Alviks mångfald och stadsliv öka.
- Det finns en potential att stärka centrum /resandeknutpunkten för att skapa mervärden och utveckla handeln etc.
- Det finns en generell brist på attraktivt utformade vistelseytor för sociala aktiviteter och möten. Lokala mötesplatser bör tillskapas med fokus på knutpunkten / Alviks Torg, Gustavslundsvägen som centralt stråk samt strandpromenaden.

- En lite större lekplats bör tillföras i centrala Alvik.
- Inom analysområdet finns idag ingen kommunal förskola, och få fristående förskolor. Det saknas platser motsvarande en förskola med fyra avdelningar (gård). Vid en förtätning tillkommer ett behov av förskoleplatser motsvarande ca 1 avdelning / 100 lägenheter, samt tillhörande förskolegård på minst 15 m2 / barn.

L

LANDSKAPSLAGET AB
Landskapsarkitektur
& Stadsbyggnad



Målpunkter
Inventering: målpunkter

Stadens mål
"Utveckla samspelet mellan trafikplanering och bebyggelseplanering för ett effektivt genomförande av angelägen infrastruktur."

"En mer integrerad ytterstad skapas med nya sammanhängande stadsmiljöer och förstärkta kopplingar."

Rörelsestråk

Här avses i första hand stråk för fotgängare och cyklister eftersom dessa rör sig i en hastighet som öppnar för möten och interaktion mellan människor i staden. I analysområdet utgörs de huvudsakliga rörelsestråken av både primärväg, huvudgator och lokalgator. Alviks rörelsestråk är centrerade kring kopplingarna över/under Drottningholmsvägen främst Ulvsunda-plan och Alviksplan.

Drottningholmsvägen - övergripande stråk utgör ett primärt stråk för såväl bilister som cyklister/gående. Här rör man sig i ett utpräglat transportrum som inte i första hand är utformat eller anpassat för gående och cyklister.

Huvudgatorna - stråk till målpunkter Gustavslundsvägen, Vidängsvägen, Alviksvägen och Tranebergsvägen och Stora Mossens Backe utgör huvudgator och centrala stråk för samtliga trafikslag. Dessa stråk är generellt utformade för bilar snarare än gående- och cyklister. Ytan för oskyddade trafikanter är ofta trång. Flera nyckelstråk till viktiga målpunkter upplevs ödsliga, utan varken entré eller fasadkontakt (Spacescape 2012).

Lokalgator

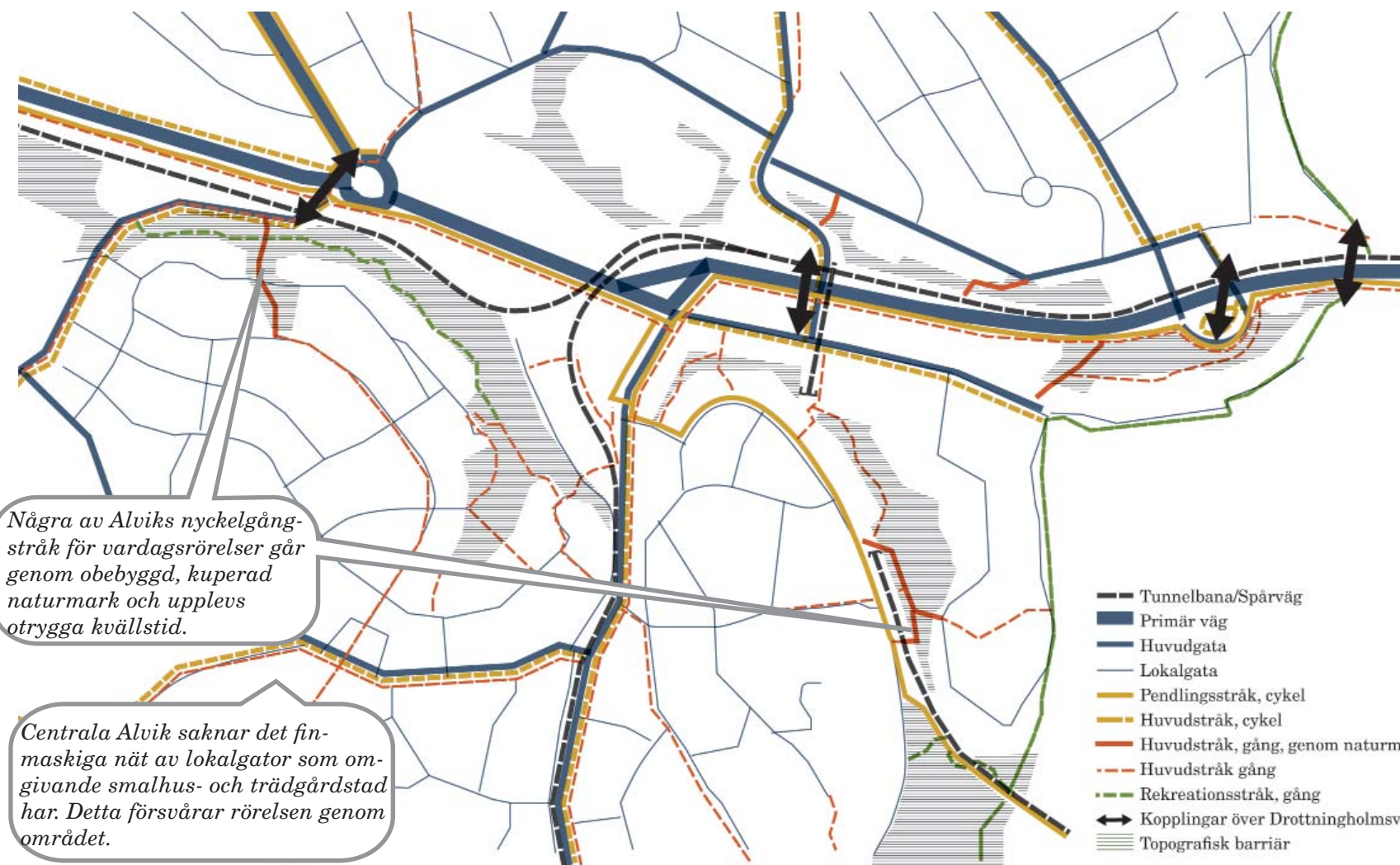
De bebyggelseområden som omger centrala Alvik har en välintegrerad struktur där gående, cyklister och biltrafik rör sig i ett finmaskigt nät av trivsamma, småskaliga gemensamma stråk. Vardagsstråken för gångtrafik sammanfaller till stor del med promenad och rekreationsstråken. Genheten begränsas av terrängens barriärer och det fåtal kopplingar som finns över Drottningholmsvägen.

Gångstråk

Gångstråk genom naturmark i bitvis kuperad terräng är viktiga länkar mellan bostad och målpunkter. Dessa saknar ofta aktiva sidor och kan upplevas otrygga. Exempel på detta är gångstråken som knyter samman Alviks Strand med Tvärbanans station och Äppelvikens trädgårdstad.

Strandpromenaden

är ett värdefullt rekreationsstråk mellan bebyggelseområden, vattnet och rekreatiionsmål längs strandlinjen.



Några av Alviks nyckelgångstråk för vardagsrörelser går genom obebyggd, kuperad naturmark och upplevs otrygga kvällstid.

Centrala Alvik saknar det finmaskiga nät av lokalgator som omgivande småhus- och trädgårdstad har. Detta försvårar rörelsen genom området.

Stråk

Inventering: Biltrafik-, cykel- och gångstråk, topografiska barriärer

Slutsats från analysen

- Det finns få gena stråk och begränsade möjligheter att korsa Drottningholmsvägen. Ett flertal gångvägar genom naturmark upplevs otrygga. Detta medför långa promenader för att nå viktiga målpunkter, särskilt kvällstid.
- Alviks delområden är effektivt avskurna från varandra genom trafik och terrängens barriärer.

- Över Drottningholmsvägen, Ulvsunda-plan och Alviksplan passerar många gående och cyklister. Utformningen är anpassad för bilar, vilket innebär att trafiksäkerheten och attraktiviteten behöver höjas betydligt för gående och cyklister.

- Ny bebyggelse kan tillföras i strategiska lägen för att knyta samman delområden och stärka stadslivet och öka upplevda tryggheten. Stråken bör kantas av fasader med entréer.

- Strandpromenaden kan utvecklas som rekreationsstråk och förstärka stadsdelens möte med vattnet.

- I sociotopkartan pekas några stråk ut som särskilt viktiga för att skapa ett sammanhängande nät för gröna promenader. Dessa kan utgöra stommen även för gångtrafikens vardagsrörelser, men stråken behöver då ses över ur trygghetssynpunkt.

L

LANDSKAPSLAGET AB
Landskapsarkitektur
& Stadsbyggnad

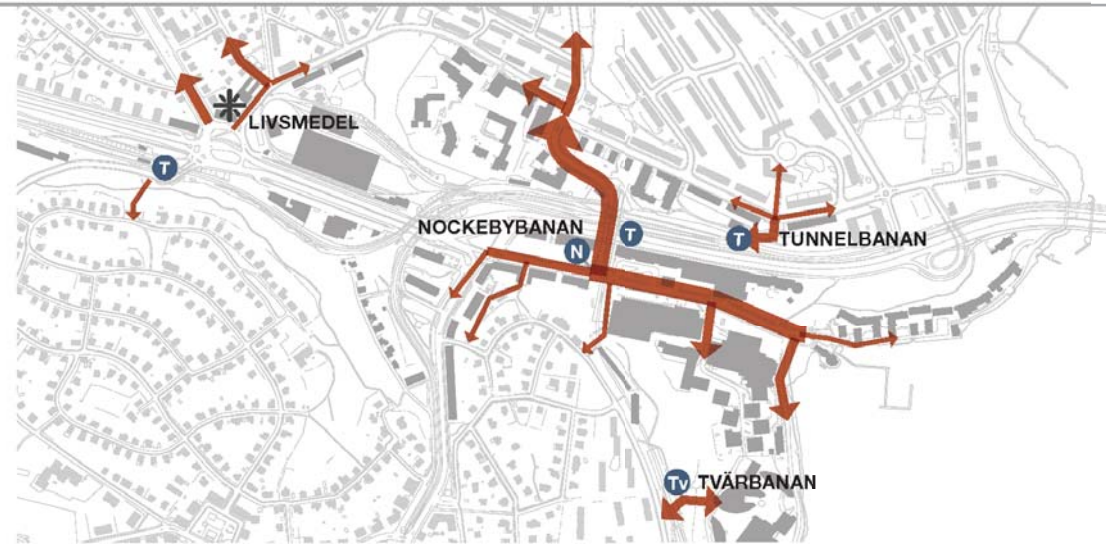
Vidängsvägen och Gustavslundsvägen är de två gångstråk som har högst flöden över dygnet, vardag och helg.

På helgerna är strandpromenaden ett flitigt nyttjat stråk.

Gångflöden, vardagar
Bilden visar storlek på gångflöden, vardagar. Pilarnas storlek är en sammanlagd uppskattning av storleken på flöden baserat på mätningar morgon, lunch och kväll.

På vardagar är gångflödena störst på Vidängsvägen, Gustavslundsvägen och vid Tvärbanans station Alvik Strand. En stor del av gångtrafikanterna på Vidängsvägen är på väg till Alviksskolan. Längs Gustavslundsvägen är en stor andel gångtrafikanter på väg till Alvik Strand.

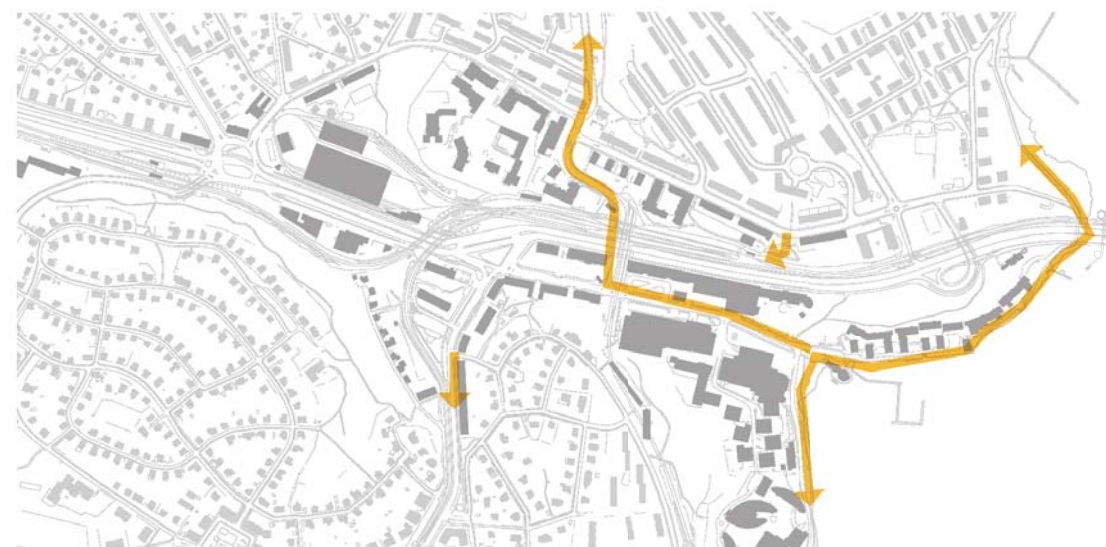
(Källa: Alvik stadsanalys, Spacescape. 2012)



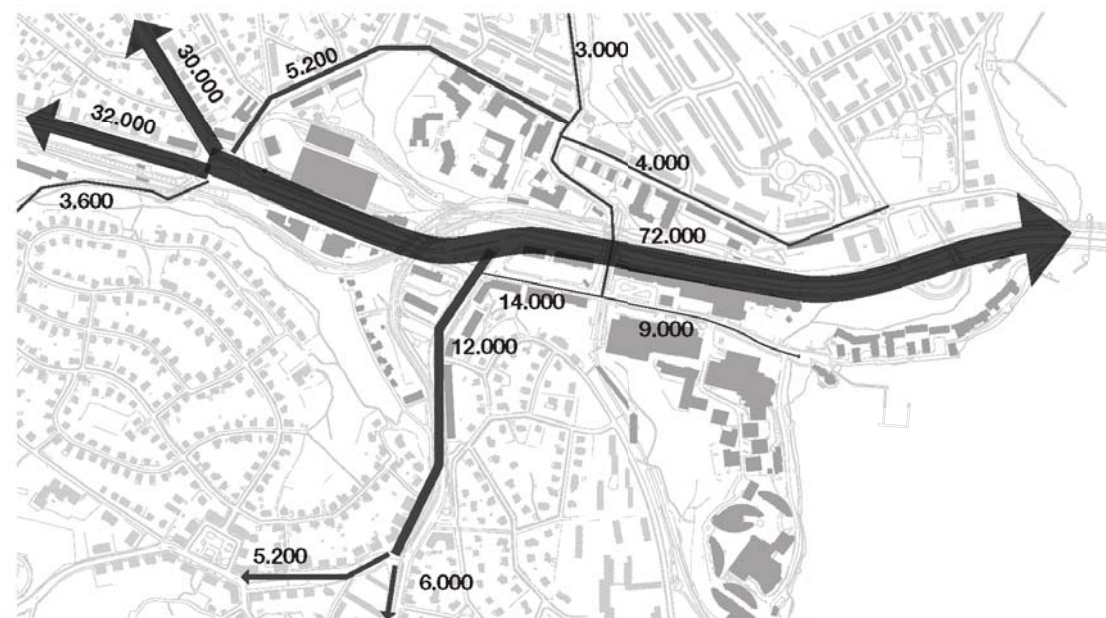
Gångflöden, helger
Bilden visar storlek på gångflöden, helger. Pilarnas storlek är en sammanlagd uppskattning av storleken på flöden baserat på mätningar morgon, lunch, kväll.

På helgerna är flödena totalt sett mindre och mer jämnt utspridda än på vardagar. Vidängsvägen, Gustavslundsvägen, Traneberg strand och stråken längs vattnet har höga flöden på helgerna.

(Källa: Alvik stadsanalys, Spacescape. 2012)



Trafikflöden, vardagsdygn, 2001-2002
Baserat på trafikmätning 2001-2002 för Västerort. För Gustavslundsvägen baseras siffrorna på trafikmätning 2010.



Centrala Alvik är idag en bristfällig länk mellan påtagligt separerade delområden.

Stadens mål
"Planera för ny bebyggelse som minskar barriäreffekter och miljöstörningar från trafiken samt tillför nya kopplingar."

Barriärer

Starka barriärer avgränsar

Alvik har vuxit fram i ett sprickdalslandskap längs väg- och spårvägsstråket utmed främst Drottningholmsvägen (se karta s. 22). Höjdryggar ramar in dalgången och skiljer de centrala delarna av Alvik från omgivande Äppelviken, Traneberg, Ulvsunda och Stora mossen.

Väg-, spårväg/tunnelbanestråken och terrängen är de tre huvudsakliga barriärerna som splittrar Alviks stadslandskap. Drottningholmsvägen och tunnelbanan är kraftigt trafikerade bil- och kollektivtrafikstråk. Ulvsundavägen, Nockebybanan och Tvärbanan är inte lika påtagliga barriärer, men begränsar påtagligt möjligheten att röra sig i stadsdelen.

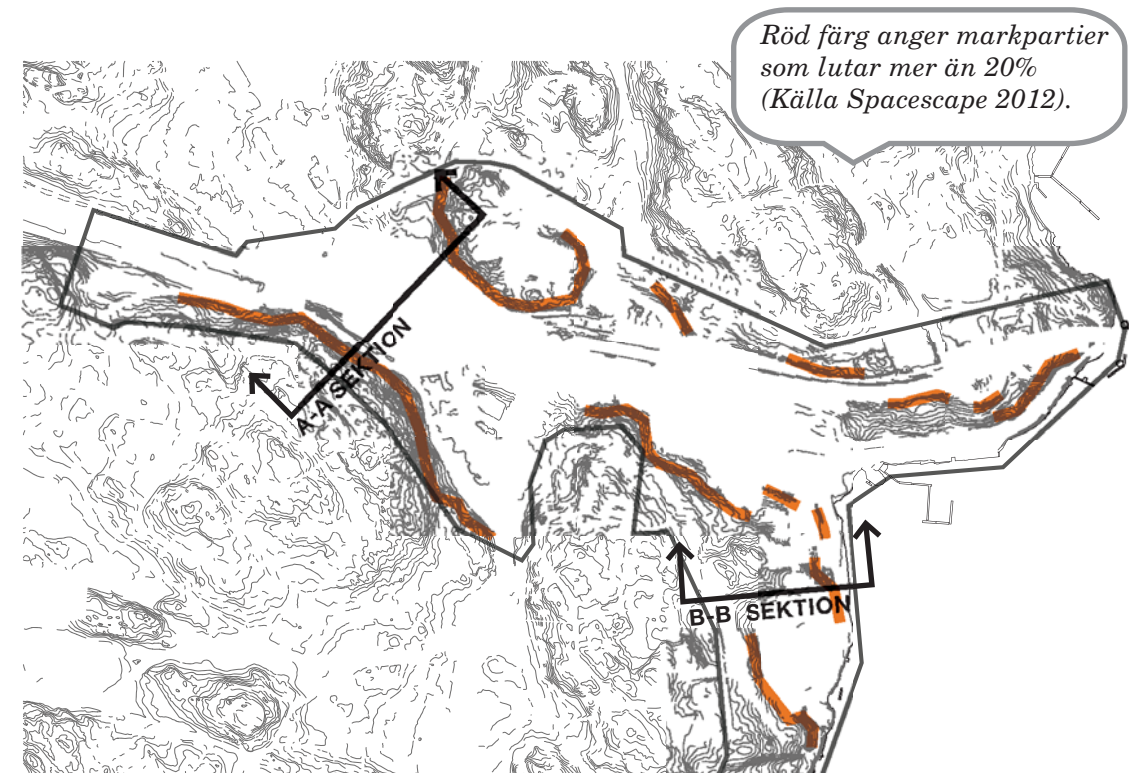
Alviks Torg - en separerad stadsdelskärna
Alviks Torg utgör kärnan i Alvik och ligger nära Mälarens strand, separerad från omgivande bostadsmiljöer av kommunikationsstråk och höjdryggar. Centrumnoden har vuxit fram på platsen för Alviks historiska stadsdelskärna. Idag upplevs Alviks Torg som en svag länk mellan påtagligt separerade delområden.

Slutsats från analysen

- Det finns på grund av topografin och trafikleden endast fyra kopplingar över Drottningholmsvägen.
- En förtätning bör utgå från en struktur som överbryggar barriärer och skapar fler och bättre gång- och cykelkopplingar mellan centrala, norra och södra stadsdelen.
- En förtätning av enbart dalgångstråkets flacka delar ger en fortsatt separerad stadsmiljö. För att förbättra stadssambanden är det värdefullt att även strategiska delar av den kraftigt kuperade naturmarken bebyggs.

Svaga kopplingar stärker barriäreffekten
Det finns endast fyra kopplingar över / under Drottningholmsvägen och samtliga är mycket bristfälliga.

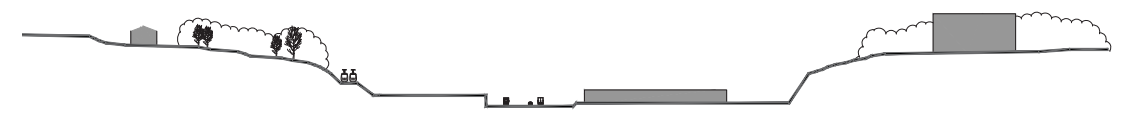
- Vid Ulvsundaplan passerar man i nivå med Drottningholmsvägen genom en trafikintensiv miljö.
- Vid Vidängsvägen passerar man under Drottningholmsvägen i en trång passage med otillräckliga ytor för gående och cyklister.
- Vid Tranebergs Strand finns en möjlighet att nå gång- cykelstråket längs Drottningholmsvägen. Traneberg nås via ett skogsområde och en underfart. Passagen saknar aktiva sidor i form av bebyggelse och kan upplevas otrygg kvällstid.
- Strandpromenaden passerar under trafikstråket, men även här rör man sig genom obebyggda miljöer som tidvis kan upplevas otrygga.



Topografi

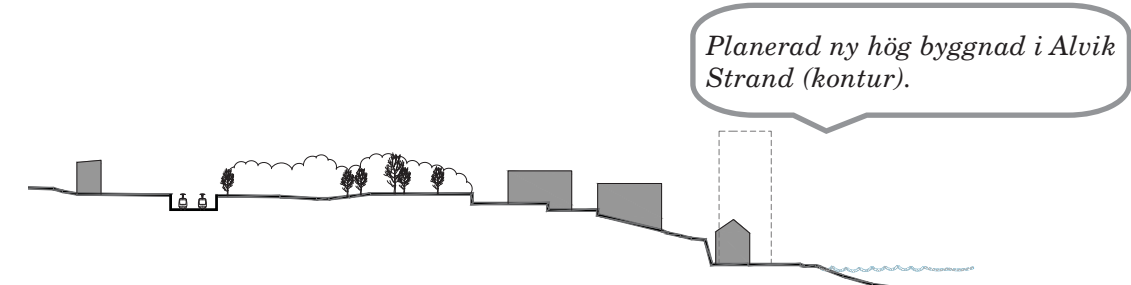
Alviks kraftiga nivåskillnader skapar en barriär mellan de centrala delarna nere i dalgången och bostadsmiljöerna högre upp i terrängen.

Sektionen visar befintlig topografi och befintliga byggnader (fylld grå).



a-a sektion genom dalgångstråket

För att förbättra stadssambanden krävs en strategisk byggnation av den kraftigt kuperade naturmarken som avgränsar norra, södra och centrala Alvik.



b-b sektion Alvik strand

L

LANDSKAPSLAGET AB
Landskapsarkitektur
& Stadsbyggnad

Stadens mål
"Främja en levande stadsmiljö
i hela staden."

"Kompletteringsbebyggelse
bör skapa mervärden i en
stadsmiljö och bidra till att
utveckla ett områdes identitet."

VISUELLA STADSSAMBAND

Visuella stadssamband handlar om hur stadsmiljön upplevs. En analys av områdets visuella stadssamband är viktig för förståelsen av vilka fysiska inslag i stadsbilden som påverkar hur människor väljer att nyttja det offentliga rummet.

Allmän beskrivning

Infrastrukturstråkens storskaliga och odefinierade landskapsrum präglar upplevelsen i stora delar av analysområdet. Även längs huvudgatornas stråk (Vidängsvägen, Gustavslundsvägen och Alviksvägen) upplevs landskapsrummen storskaliga, svagt avgränsade och bitvis otrivsamma. Sprickdalsstråkets landform är framträdande, men upplevelsen är inte så stark då den splittrade stadsbilden och trafiken gör det svårt att överblicka och förstå landskapet. Även om siktlinjer finns längs stråken är det svårt att orientera sig. Stråkens utformning ger ingen vägledning om närheten till vattnet, kopplingen mellan Alviks Torg och Tranebergplan m.m.

Landmärken

Några landmärken som utmärker sig i stadsbilden och ger området en identitet: Alviksskolans klocktorn, byggnaderna för Alviks Måleri, Scandic Hotell och höghuset vid Tranebergplan. Beslut har tagits om att uppföra en ca 18 våningar hög byggnad vid Gustavslundsvägen. Denna kommer att utgöra ett nytt landmärke.

Landform av betydelse för stadsbilden

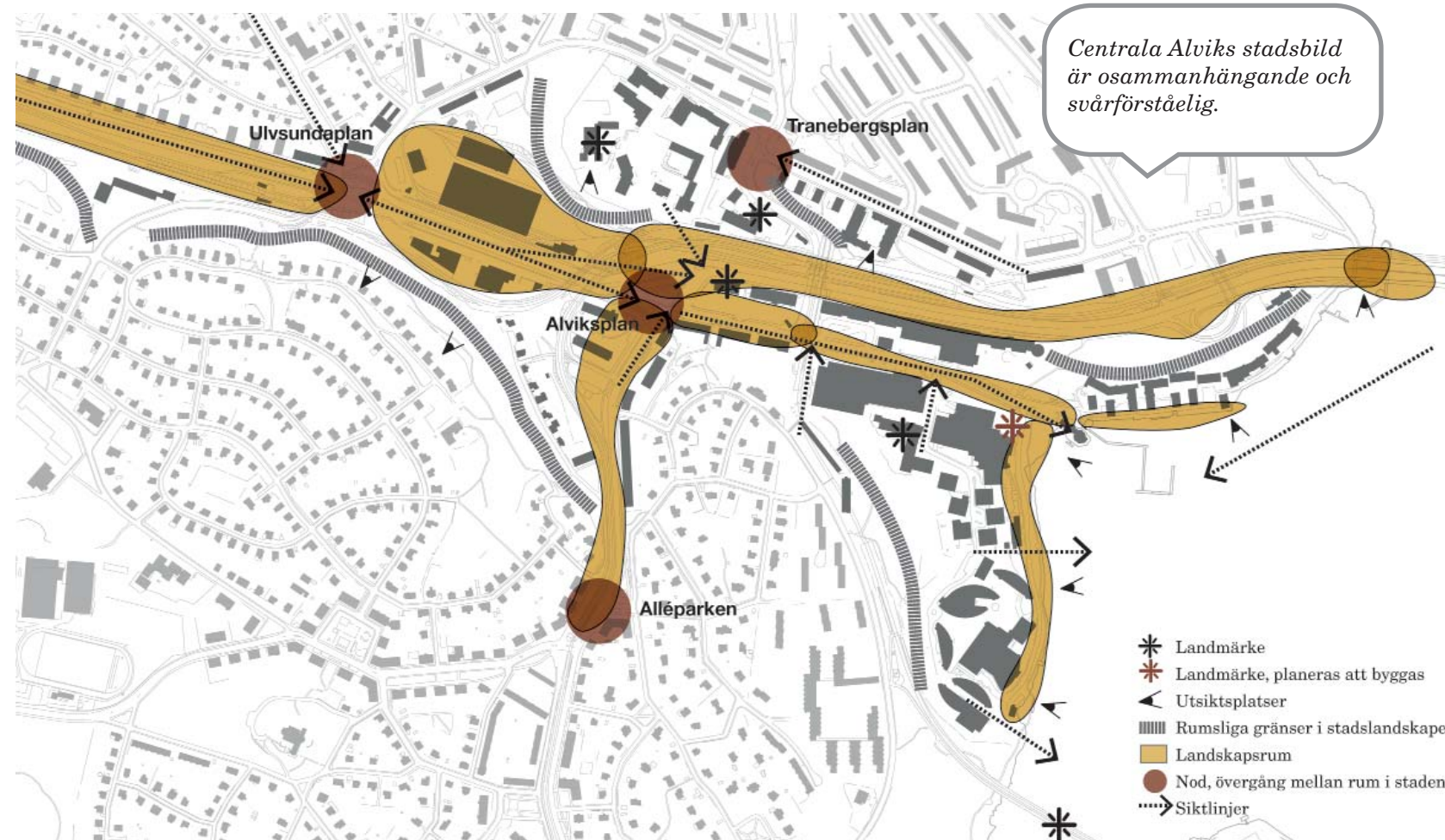
De framträdande bergsidorna som ramar in dalgången är betydelsefulla för förståelsen av det geologiska landskapet.

Noder

Trafikplatserna Ulvsundaplan, Alviksplan utgör tydliga, men trafikorienterade noder (punkter där stråk strålar samman och en plats övergår i en annan). Mindre och mer trivsamma noder är Tranebergplan och Alléparken.

Siktlinjer

Siktlinjer bidrar till orienterbarheten genom att tydliggöra riktningar, målpunkter och landmärken. Alviks Måleri ligger i fonden för en siktlinje längs Drottningholmsvägen.



Visuella stadssamband
Orienterbarhet, målpunkter, siktlinjer m.m.

Stadslandskapsrum

I centrala Alvik finns en generell brist på småskaliga och rumsligt avgränsade platser för stadsliv.

Vägrummen utgör storskaliga och otydliga rum som förstärker känslan av avstånd mellan omgivande stadsbebyggelse. Promenadstråket längs vattnet har en tydlig avgränsning av träd och byggnader och är ett småskaligt, välavgränsat rum med utblick mot vattnet.

Slutsats från analysen

- En sammanhållen, tydlig och orienterbar stadsbild behöver utvecklas.
- Förståelsen av samband mellan olika stadsdelsavsnitt bör öka.
- Stadslandskapens rum är odefinierade och storskaliga. De bör få väl avgränsade läsbara stadrum med upplevelserikedom.
- Landformerna som speglar det geologiska landskapets historia kan med fördel lyftas fram och synliggöras i strategiska vyer/stadsdelsavsnitt.



Alviks Måleri, ett landmärke

SOCIALA STADSSAMBAND

Samhällsutvecklingen har inneburit att vi idag använder det offentliga rummet annorlunda mot tidigare. Detta ställer andra och mycket högre krav på kvalitén på rummen för att de ska användas och befolkas.

Stadsrum med ett definierat innehåll

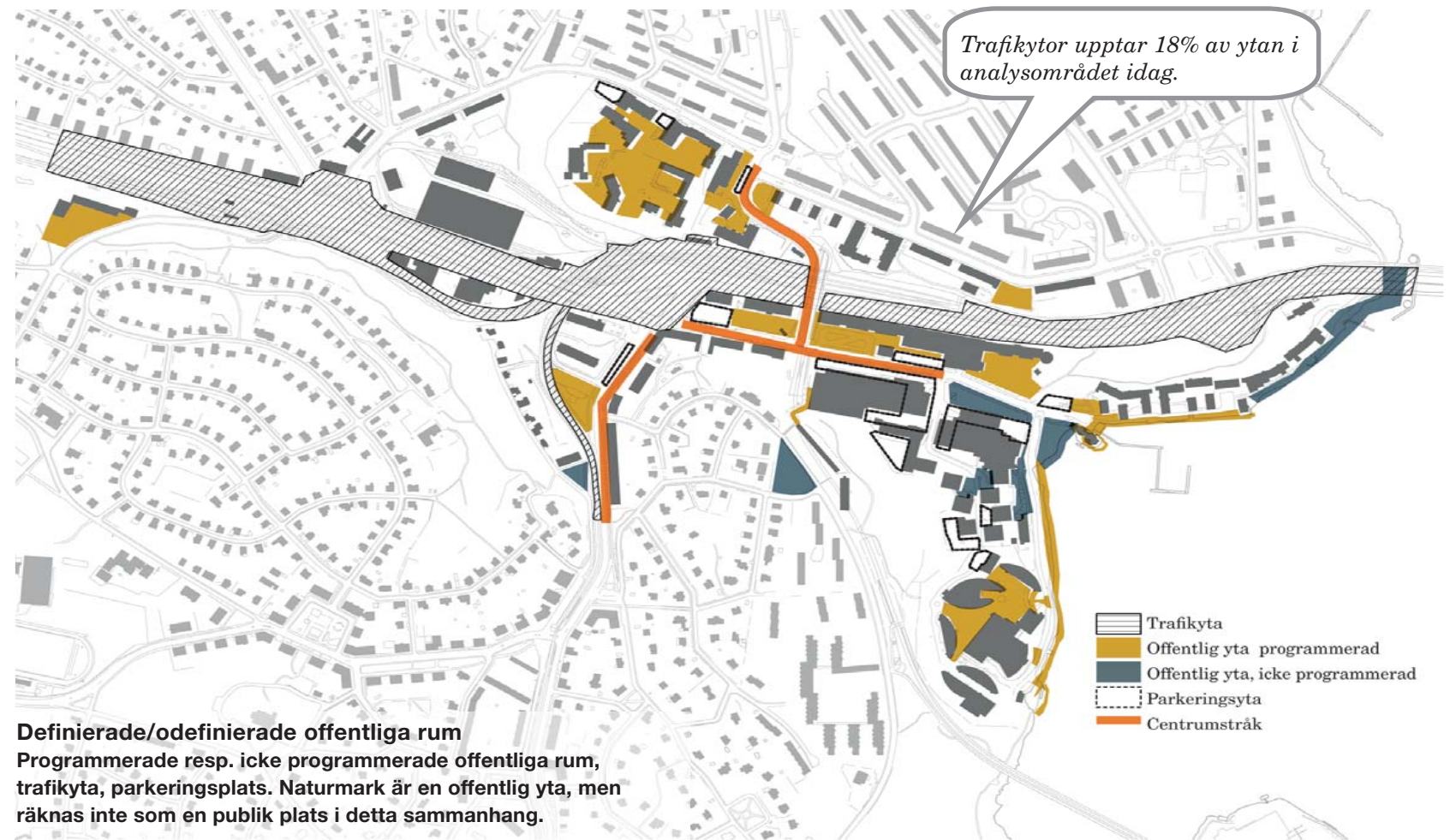
Möjlighet till sociala aktiviteter i det offentliga rummet påverkas bl.a. av om ytorna är programmerade, d.v.s har tillförts ett innehåll som bidrar till social aktivitet på platsen. Detta kan vara butiker, restauranger, båtplatser, lekplatser, parker, idrottsanläggningar m.m. Till sociala aktiviteter räknas både de man deltar i eller betraktar.

Otydliga offentliga rum

Upplevelsen av parkeringar, gator, trafikyor och odefinierade offentliga rum dominerar centrala Alvik. Den rumsliga hierarkin är fragmentarisk. De offentliga rummen är generellt otydliga, med svagt definierade gränser.

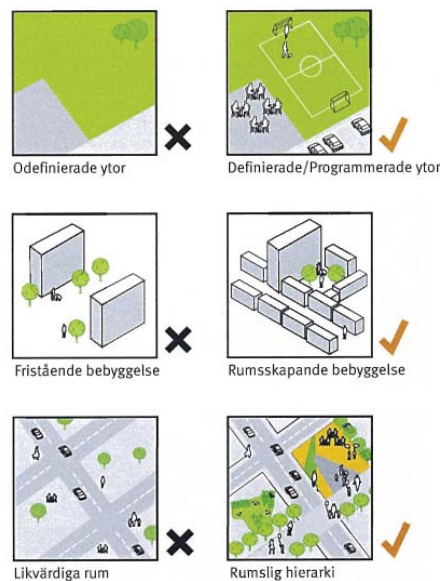
Alviks Torg, Strandpromenaden

De programmerade offentliga ytorna finns främst längs strandpromenaden, vid Tranebergsgatan och vid Alviks Torg samt vid Alviks skola. Dessa ligger avskilda från publika stråk och nyttjas troligen inte i någon större omfattning för lek etc av övriga Alviksbor. Alviks Strand har i delar platser som är offentliga och programmerade, men överlag brister det i attraktivitet.

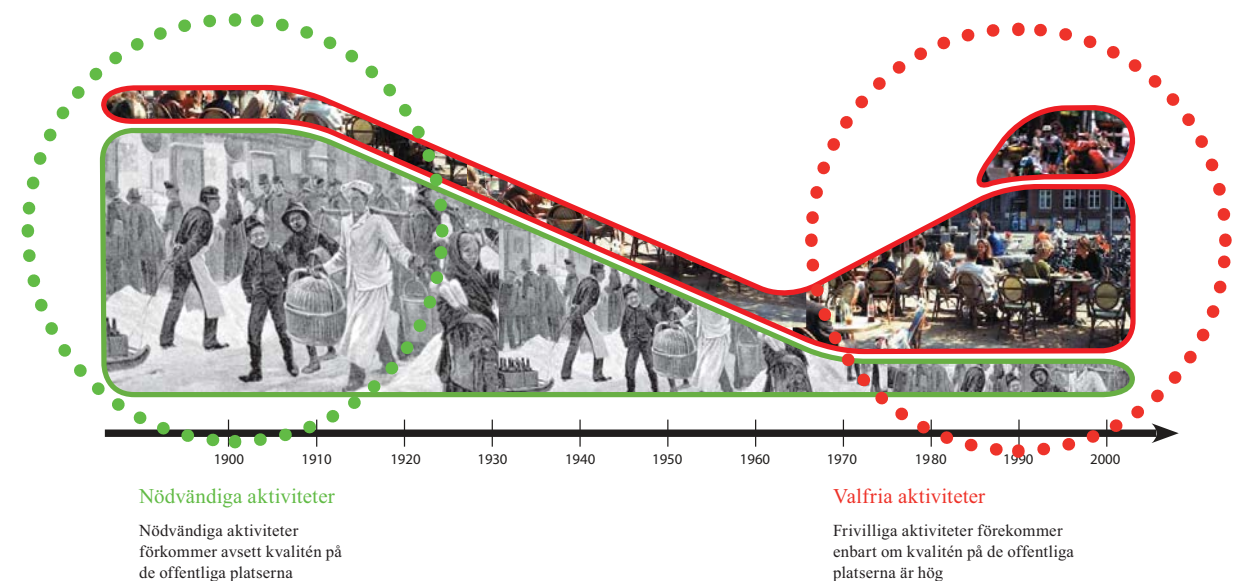


Definierade/odefinierade offentliga rum

Programmerade resp. icke programmerade offentliga rum, trafikyta, parkeringsplats. Naturmark är en offentlig yta, men räknas inte som en publik plats i detta sammanhang.



Bilder ovan från Gehl Architects



Trygga och trafiksäkra stadsrum

Faktisk trygghet handlar om trafiksäkerhet, brottslighet m.m. Den upplevda tryggheten påverkas av om miljöer upplevs otrygga p.g.a. dålig belysning, låg närvaro av andra människor.

Förbättringar av trygghet i stadsbyggnadssammanhang handlar bl.a om att förbättra trafiksäkerhet, kontrollera brottsligheten genom att förändra den fysiska miljön och öka den informella sociala kontrollen.

Övergripande syfte

Det övergripande syftet med åtgärder i det offentliga rummets fysiska miljö är:

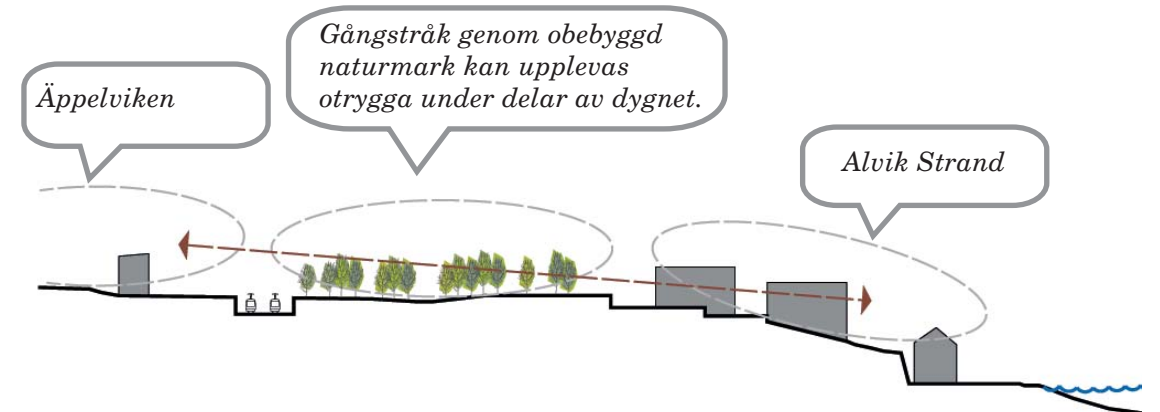
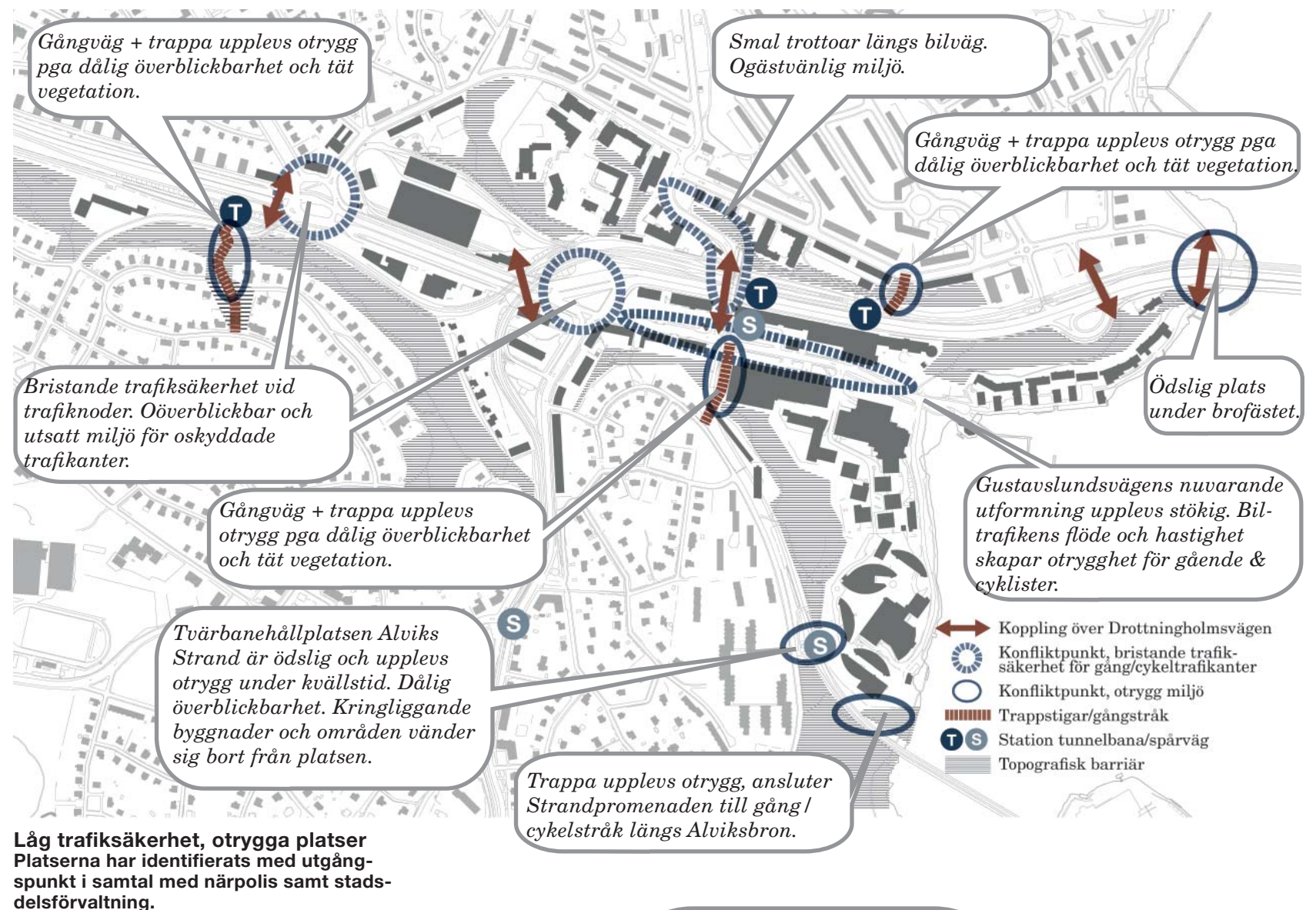
- *Kontinuerlig närvaro* av människor så stor del av dygnet som möjligt.
- *Överblickbarhet och belysning.*
- *Goda rumsliga samband.* Sammanhängande, läsbara primära stråk.

För centrala Alvik upplevs stora delar öde och otrygga. Låg täthet och funktionsseparering skapar öde stadsmiljöer.

Huvudstråk saknar aktiva sidor

Samtliga huvudstråk som knyter samman centrala Alvik med omgivande stadsmiljö har långa passager som saknar aktiva sidor d.v.s entré eller fasadkontakt (Spacescape 2012). Gena nyckelstråk för gångtrafik leder genom naturmark. De saknar överblickbarhet och synbarhet från bebyggelse. Sammantaget är möjligheterna att röra sig längs aktiva stråk kvällstid begränsade för fotgängare och cyklister.

Alviksplan och Ulvsundaplan är stora trafikplatser där fotgängare och cyklister är hänvisade till att passera över Drottningholmsvägen via signalreglerade övergångsställen. Detta är otrygga miljöer ur ett trafiksäkerhetsperspektiv, särskilt för barn och ungdomar. Ulvsundaplan utgör en viktig passage till Alviksskolan resp. Bromma Gymnasium.

**Principsektion**

Några av områdets viktiga gångstråk passerar genom naturpartier och kan upplevas öde och otrygga under delar av dygnet. Det är delvis en följd av Alviks nuvarande bebyggelsestruktur där centrala Alvik ligger i dalgångstråket avskilt från omgivande bebyggelsemiljöer av be vuxna höjdparter.

L

LANDSKAPSLAGET AB
Landskapsarkitektur
& Stadsbyggnad

Stadens mål
"Tillvarata möjligheter att skapa ett rikt utbud av levande och trygga offentliga miljöer i alla områden."

Levande stadsrum

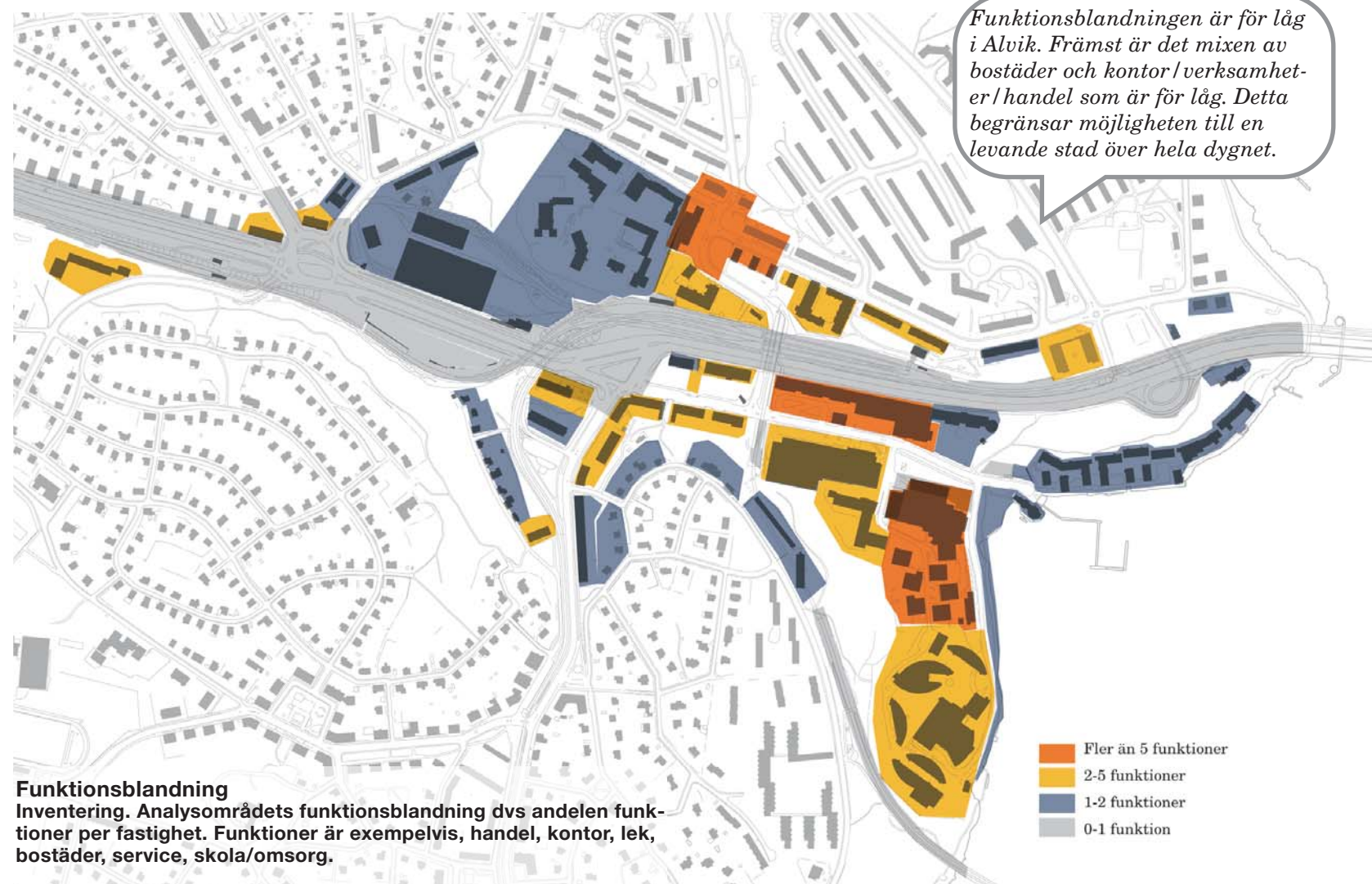
En stad med ett blandat innehåll lever över en större del av dygnet. Centrala Alvik domineras av service och kontorsfunktioner. Det finns ett behov av att tillföra bostadsbebyggelse för att skapa en aktiv stad, under hela dygnet.

Dagsläget

Alviks Strand, Alviks torg, trafikytorna och Akka:4 utgör sammantaget en stor andel av centrala Alviks yta. Här finns i huvudsak bara kontor, verksamheter och service. Bostadsbebyggelse finns längs Alviksvägen och i Tranebergs Strand.

Slutsats från analysen

- Skapa trygga vägar hem, till skolan och arbetet m.m. genom att utveckla primära rörelsestråk för gång- och cykel. Länkarna utgör nyckelförbindelser mellan olika delområden. Aktivera stråken genom t ex ny bebyggelse som tillför aktiva fasader, entréer, kvällsaktiva verksamheter m.m.
- Utveckla trafiksäkra stadssamband över/under Drottningholmsvägen. Tillför nya kopplingar, gärna trafikseparerade, i anslutning till Akka:4. Förbättra miljön i trafiknoderna Ulvsundaplan och Alviksplan.
- Uppgradera de offentliga rummens innehåll. Tydliggör rummens gränser och tillför ett innehåll.
- Öka Alviks täthet och funktionsblandning. Infrastrukturen upptar 18% av analysområdet. En högre andel boende och en ökad funktionsblandning är en förutsättning för att aktivera stadsmiljön.
- Aktivera stadsdelscentrum genom stärkt handel, fler attraktiva mötesplatser, ökad funktionsblandning och trygga möjligheter att nå centrum hela dygnet.



L

LANDSKAPSLAGET AB
Landskapsarkitektur
& Stadsbyggnad



2. Stadsbildskaraktär

Här redovisas de karaktärsmässigt sammanhängande stadsmiljöer som kan lyftas fram i centrala Alvik.

I Stockholms översiktsplan, promenadstaden, anges att stadsutvecklingsområden ska stärkas genom att skapa tätare, sammanhängande, mer mångsidig och levande stadsmiljö med förutsättning för ett bredare utbud. Denna utveckling bör ske genom att befintliga karaktärer stärks eller kompletteras.

ALVIK

Förortskänsla

Alvik upplevs karaktärsmässigt som förort snarare än innerstad. Tätheten är som helhet relativt låg.

En sammanhängande karaktär saknas

I analysområdet saknas en sammanhängande stadsbildskaraktär. Delområden skiljer sig markant i stadsbildskaraktär. Stadssambanden mellan centrala Alvik och stadsdelens omgivande miljöer är svårbegripliga och bristfälliga. De storskaliga, ödsliga vägrummen saknar i huvudsak rumsliga kvaliteter och ger en känsla av avstånd mellan norra och södra Alvik.

Kontrasten mellan Alviks centrala delar och omgivande bostadsmiljöer är påtaglig. Äppelviken, Ulvsunda, Stora Mossen och Traneberg präglas av en identitetstark trädgårdsstads- och smalhusbebyggelse med tydliga historiska årsringar.

Ettappvis utbyggnad

Utbyggnaden av stora delar av Alvik har skett ettappvis av olika delområden under tidsmässigt begränsade perioder. En successiv stadsutbyggnad ger en mer integrerad mix av inslag från olika tidsperioder. Detta är bakgrunden till de bitvis karaktärsmässigt mycket olika delområden som finns i centrala Alvik. Alviks delområden har byggts för specifika funktioner och det har resulterat i en begränsad funktionsblandning. Det gör sig märkbart i stadsbilden där mångfald, variation och upplevelseblandning saknas.



Trädgårdsstaden och smalhusstaden upplevs idag som attraktiv, grön och småskalig. Alviks Strand, lika konsekvent och enhetligt utformad fast med en annan karaktär, upplevs hård och storskalig.

Vattenkontakt ger stadsbildskvaliteter

Det Stockholmska landskapet upplevs tydligt vid Tranebergs Strand och Alviks Strand. Likheter finns med andra utvecklingsområden i Stockholm, ex Liljeholmen.

Slutsats från analysen

- Tydliggör upplevelsen av Alvik som knutpunkt i staden genom en tätare bebyggelse i kärnan. Med dagens låga täthet infinner sig inte känslan av Alvik som stadsnod.
- Stärk den övergripande, sammanhängande stadsbildskaraktären genom:
 - förtätning
 - fler och tydligare stadssamband
 - högre grad av funktionsblandning
 - varierat innehåll
 - fler upplevelser i närmiljön
- Stärk Alviks centrum med
 - större koncentration av handel / service,
 - högre kvalitet på de offentliga rummens innehåll och utformning
 - fler boende i centrum
 - tydligare utformning av Gustavs-lundsvägen som centralt stråk för gående och cyklister
- Tydliggör upplevelsen av närheten till vattnet i stadsbilden.
- Förbättra Ulvsundaplans och Alviksplans stadsrum som centrala länkar.

MÖTET MED ALVIK

1. Från Tranebergsbron

Mötet med Alvik präglas av Alviks Strands bebyggelse. Gående och cyklister kan blicka ned mot Alviks Strand där de två sentida bebyggelsegrupperna framträder som två likformiga bebyggelsegrupper mot en bakgrund av grönska. Bilister upplever inte mötet med Alvik från bron, utan senare. Från Tranebergsbron kommer Alviks Strands framtida utformning att spela en avgörande roll för upplevelsen av Alvik.



Från Tranebergsbron

2. Drottningholmsvägen österifrån

Efter Tranebergsbron tar ett mer definierat vägrum successivt vid och det är här bilister möter Alvik. Vägen ramar in av grönska och närmare centrum av byggnader och en vegetationsklädd banvall i väst. I blickfånget ligger den höga byggnaden Stay At Stockholm. Vägrummet har en tydlig riktning in mot stadsdelen, men upplevelsen av Alvik är förort snarare än nod i staden. Vid Alviksplan blir vägrummet otydligt och svårorienterbart. Mötet med Alvik präglas här av känslan av att passera förbi snarare än att passera igenom.



Drottningholmsvägen österifrån

3. Från Alviksvägen

Alviksvägen kantas av identitetstark förstadsbebyggelse från 1920-talet som ger vägens ena sida stadsmässighet och en tydlig inramning. På andra sidan är gatans rum odefinierat och utflytande. Vägrummet är generellt storskaligt och känslan av att röra sig längs ett centrumstråk, mot en stadsdelskärna saknas.



Drottningholmsvägen västerifrån



Ulvsundaplan

4. Drottningholmsvägen västerifrån

Trafikanter från Bromma färdas genom en lönnallé i ett tydligt definierat, stadsmässigt vägrum. Trafiken dominerar upplevelsen men känslan av stadsmässighet finns ändå.

5. Ulvsundaplan

Vid Ulvsundaplan får det definierade vägrummet västerifrån ett abrupt avslut. Ulvsundaplan med sin komplicerade trafiklösning och bristande tydlighet ger ett svårbegripligt möte med Alvik. Stadsrummet blir storskaligt, odefinierat och ödsligt.



Entré punkter

Slutsatser från analysen

- *Mötet med Alvik präglas av:*
 - Trafik och storskalig infrastruktur
 - Brist på stadsmässighet i stråkens utformning och i mötet med bebyggd miljö.
- *Utveckla Alvik genom:*
 - stärka upplevelsen av att möta en nod i staden.
 - skapa en känsla av tät, innerstad
 - tillför upplevelsevärden och stadsmässighet
 - stärk riktningen mot centrum genom ett aktivt nyttjande av vägrummets gränser samt genom en mer stadsmässig bebyggelse i vägens fond.
- *Vägens karaktär*
Trafikerad stadsgata eller väg?
Drottningholmsvägens karaktär och utformning påverkar upplevelsen av Alvik.

L

LANDSKAPSLAGET AB Landskapsarkitektur & Stadsbyggnad

Stadens mål
"Öka kunskapen om stadens
kulturhistoria och beakta de
kulturhistoriska värdena i
planeringen."

KARAKTÄRSOMRÅDEN

Här beskrivs analysområdets olika karaktärsområden. I analysområdet saknas innerstadslika kvartersfunktioner helt. I centrum finns hårdgjorda ytor/platser i anslutning till bebyggelsen. Bebyggelsen har i övrigt mer karaktären av hus i naturmark, eller hus med grön förgårdsmark.

Alviks Torg - stadsmässigt, men centrumkaraktär saknas

Centrumbyggnader med enhetlig karaktär av ljusröd stenfasad. Centrumkaraktär saknas till följd av ett alltför utsträckt handelsstråk som upplevs glest samt ett något torftigt stadsrum som saknar tydligt definierade gränser mot främst söder.

Vidängsvägen

Centrumstråk utan stadsmässig karaktär och aktiva fasader. Saknar en tydlig inramning.

Tranebergsplan

Mindre torgrum med några centrum- och servicefunktioner ex. vårdcentral, hotell, bostäder och handel. Platsen är alltför stor och funktionerna alltför få för att karaktären ska upplevas centrumlik eller stadsmässig.

Alviksvägen

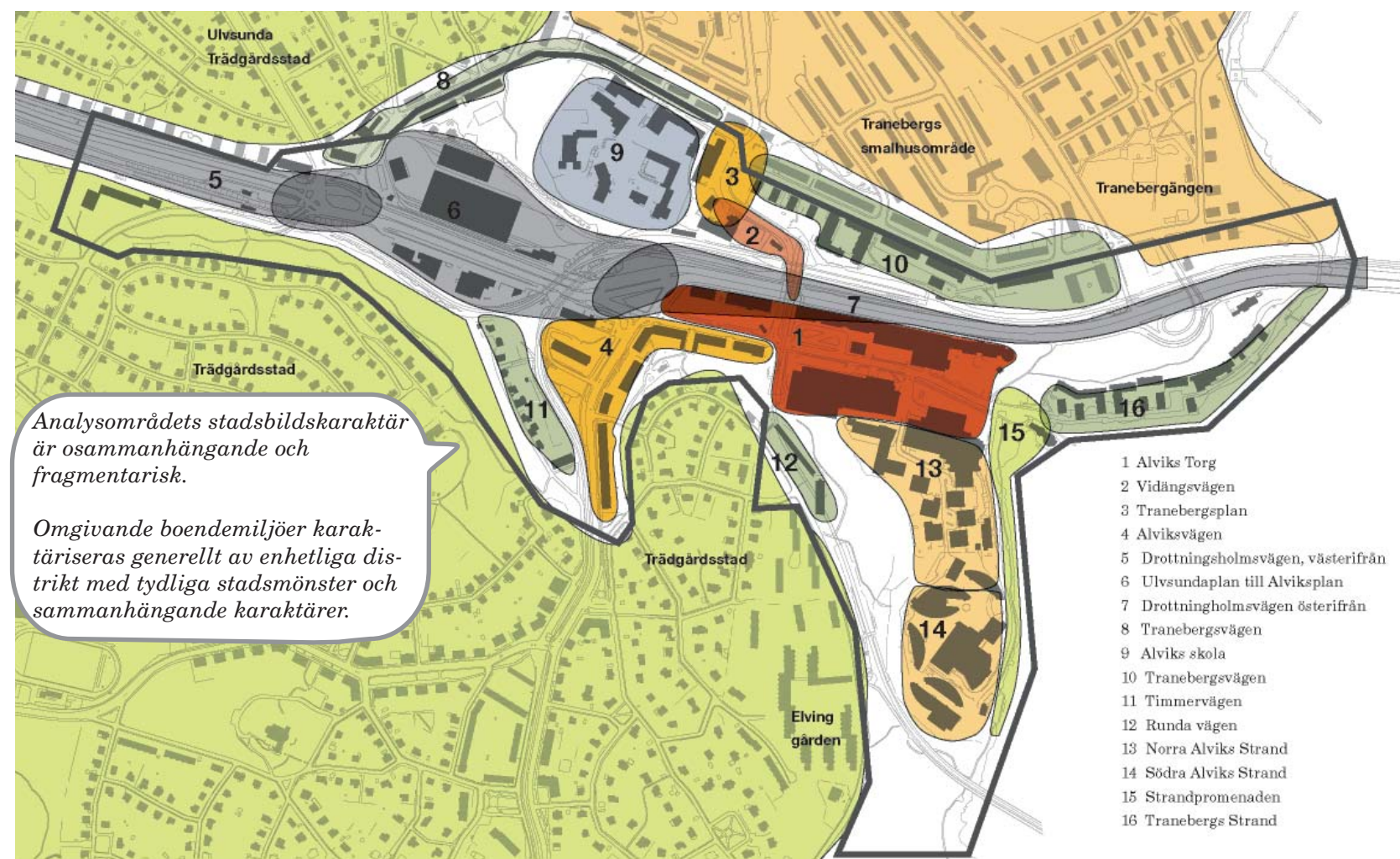
Förstadskaraktär kopplad till trädgårdstaden med pampiga och välsköta putsfasader. Folkliv och gatugrönska med småbutiker på bottenplan.

Drottningholmsvägen från Bromma

Tungt trafikerad stadsgata som trots sin bredd upplevs väldefinierad och stadsmässig, till följd av alléplantering och konsekvent placerad och utformad bebyggelse längs gatan.

Ulvsundaplan till Alviksplan

Tungt trafikerat, storskaligt och ödsligt vägrum präglad av tung infrastruktur bl.a. korsande järnvägsbroar. Verkstäder blandat med butiker i söder. Trafikanter västerifrån möts av identitetsstarka byggnaden för Alviks måleri, ett småskaligt landmärke i det storskaliga vägrummet.



Analysområdets stadsbildskaraktär är osammanhängande och fragmentarisk.

Omgivande boendemiljöer karaktäriseras generellt av enhetliga distrikt med tydliga stadsmönster och sammanhängande karaktärer.

Karaktärsområden

Karaktärsmissigt sammanhängande stadsmiljöer. Kartan bygger på analys och inventering av befintlig stadsbild.



Alviks torg

Ett centrum som upplevs för glest och odefinierat för att ha en tydlig centrumkaraktär.



Tranebergsplan

En liten centrumnod med något utspridda funktioner, präglad av det centrala torget.



Alviksvägen

Trivsamt förstadsbebyggelse med delvis kraftigt bullerpåverkad närmiljö p.g.a. sitt läge nära Drottningholmsvägen.

**Drottningholmsvägen österifrån**

Drottningholmsvägen mellan Alviksplan och Tranebergsbron utgörs av ett tydligt definierade vägrum inramat av tegelbyggnader i söder och tunnelbanan samt en grön brant i norr. I fonden syns den höga byggnaden för Stay At Stockholm.

Tranebergsvägen

Småskalig, trivsamt bostadskaraktär med småhus och tvåplansvillor i putsade fasader av ljusa färger. Definierat gaturum, småskaligt, trivsamt. Naturinslag och kuperad terräng.

Alviks skola

Svåröverblickbart med utspridd bebyggelse i mörkt tegel och vitputsade fasader, placerade mellan höga tallar i kuperad terräng. Karaktärstark skolbyggnad utgör ett landmärke. Utblickar söderut.

Timmervägen

Skogsbeklädd bergsrygg och småskaliga tvåplansvillor med trädgårdar.

Runda vägen

Naturskönt småhusområde med Stockholms smalaste småhus. Byggnaderna är känsligt inplacerade i landskapet.

Norra Alviks Strand

Verksamhetsområde med enhetlig bebyggelse i mörkt tegel. Hård miljö med avsaknad av grönska mellan byggnaderna.

Södra Alviks Strand

Enhetlig bostadsbebyggelse i ljust tegel. Området upplevs storskaligt, geometriskt och kompakt. Bebyggelsen vänder sig i stor grad från vattnet, vilket ger Alviks Strand ett anonymt och slutet intryck från Mälaren och strandpromenaden.

Strandpromenaden

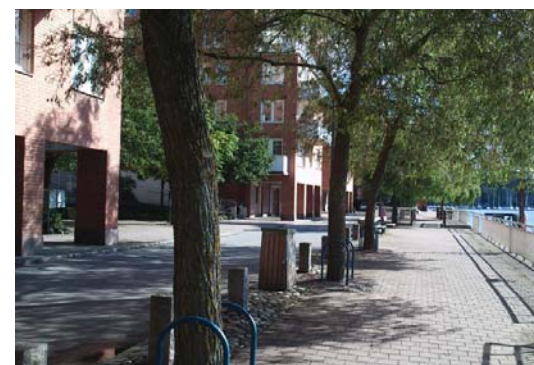
Trivsamt promenadstråk under höga träd. Sittmöjligheter och utblick över vattnet. En av få platser som inbjuder till vistelse under längre tid. Restaurang och tillhörande gästbåtsbrygga i norr.

Tranebergs strand

Strikt, stadsmässigt och grönt med uppvuxna träd, stenlagda stråk mot Mälaren där kontakten med vattnet, utblickarna och rymden är starkt identitetskapande.

**Bebyggelsestruktur**

Centrala Alviks bebyggelsestruktur skiljer sig från omgivande bostadsmiljöer genom större fastigheter, ett betydligt mer grovmaskigt vägnät och större byggnadskroppar.

**Drottningholmsvägen från Bromma****Ulvsundaplan till Alviksplan****Drottningholmsvägen österifrån****Södra Alviks strand****Tranebergs strand****Slutsatser från analysen**

- Delområdena inom analysområdet utgörs i vissa fall av stora, sammanhängande bebyggelsegrupper med enhetlig karaktär, uppförd under en begränsad tidperiod.
- De olika delområdena är karaktärs-mässigt mycket olika och gemensamma nämnare saknas. Detta ger analysområdet en osammanhängande och svårorienterbar stadsbild. Vid en utveckling av Alvik bör ny bebyggelse utformas för att länka samman de olika delområdena till en stadsmässig, sammanhängande och orienterbar struktur.
- Innerstadsliknande kvartersbebyggelse saknas helt. Förstadsbebyggelsen är stadsmässig, men med en låg täthet. Övrig bebyggelsemiljö präglas av en stor andel gröna inslag ex trädgårdstadsmiljöerna och småhusstaden med en hus i park karaktär.
- En omvandling av centrala delen av Alvik mot en täthet liknande innerstadens innebär att en helt ny bebyggelsekaraktär kommer att tillföras. Hur denna möter och inordnas i befintlig bebyggelsemiljö får studeras i fortsatt arbete.

L

LANDSKAPSLAGET AB
Landskapsarkitektur
& Stadsbyggnad



3. Grönblå strukturer

Alvik som helhet har en låg bebyggelsetät-
het och en hög andel gröna inslag. En stor
del utgörs av kuperad naturmark, kvar-
tersparker och grönska mellan bostadshus
och i trädgårdar. I analysområdet utgörs
de gröna ytorna främst av kuperad natur-
mark i kraftigt lutande terräng.

Här redovisas de grönblå strukturerna i
ett regionalt perspektiv samt för analys-
området. Här redovisas också de riktlinjer
som Stockholms Stad anger för park- och
naturtillgång.

ALVIK I ETT REGIONALT SAMMANHANG Gröna kilar

I Stockholm finns ca 10 st större, sam-
manhängande och obebyggda gröna kilar.
Analysområdet ligger inte i direkt anslut-
ning till någon av dessa grönområden som
ingår i Stockholms övergripande grönst-
ruktur.

Inom analysområdet finns gröna stråk
av mer lokal betydelse. Dessa kan ses
som betydelsefulla gröna kopplingar för
Alvik som helhet då att de innehåller
någorlunda sammanhängande partier av
naturmark.

Naturreservat, Natura 2000 områden

Cirka två kilometer västerut finns natur-
reservaten och natura 2000-områdena
Judarskogen och Kyrksjölöten, två större
sammanhängande naturområden med
ekologiskt känsliga tillrinningsområden.
Dessa utgör en stor tillgång för sprid-
ningsmöjligheter och fungerar som eko-
logiska buffertzoner. Reservaten klassas
även som riksintresse för naturvård p.g.a.
den rika förekomsten av De Geermoräner.

Skogsklädda partier länkar Judarskogen
med Ålstensskogen, Kyrksjölöten natur-
reservat samt Lillsjön. Dessa två kopp-
lingar utgör områdets viktigaste länkar
ut mot större naturområden.

Vattensystem

Mälaren är en av de vattenresurser som
är av störst regionalt intresse. Möjlig-
heten att nyttja Mälaren som dricksvat-
tentäkt är en förutsättning för regionens
utveckling. Alviks närhet till Mälaren är

Alvik är som helhet
en grön stadsdel där
trädgårdar, bostadsnära
natur och naturmark
samverkar till en helhet
där ekologiska kopplin-
gar gynnas. I analysom-
rådet saknas dock gröna
kopplingar mellan
områdena i norr och
söder.

Övergripande grönblå samband, närregionen

Kartan visar Alviks
grönstruktur i ett större
sammanhang med gröna
kopplingar i och omkring
analysområdet.
Kartan baseras på bl.a.
Stockholms grönkarta
samt sociotopkarta,
Stadsdelsområde Bromma



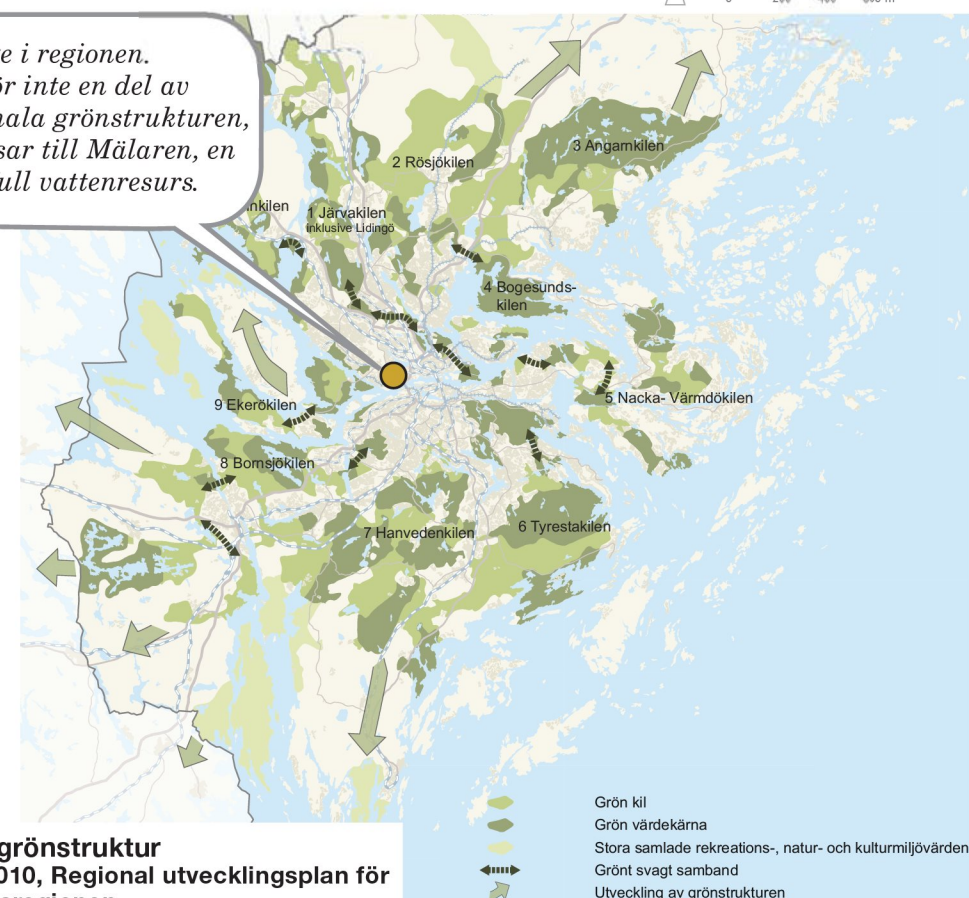
en betydande kvalitet för rekreationsmög-
ligheterna i analysområdet. Längs strand-
promenaden finns en möjlighet att röra
sig längs och blicka ut över vattnet samt
nä badplatser, båtbyggor, naturmark,
sittytor m.m. Skyddet av Mälaren samt
skyddet av dess höga natur- och rekrea-
tionsvärden är därför prioriterat.

Lillsjön, väster om analysområdet, är en
av Stockholms näringsrikaste sjöar. Sjön
Judarn, väster om analysområdet, med
tillhörande tillrinningsområde är klassat
som ekologiskt känsligt område.

Landskapets topografi

Genom topografin kan sambandet mellan
de gröna och blå strukturerna i analysom-
rådet utläsas. Den centrala delen av Alvik
ligger i en gammal skärgårdsvik där mar-
ken rest sig efter istiden. Dalgången av-
gränsas av branta sprickdalskanter som
idag till stor del utgörs av naturmark.
Omgivande bostadsmiljöer ligger högre
i terrängen. Kommunikationsstråk har
placerats i de låglänta dalgångsstråket.

Alviks läge i regionen.
Alvik utgör inte en del av
den regionala grönstrukturen,
men gränsar till Mälaren, en
betydelsefull vattenresurs.



Regional grönstruktur
Ur RUFs 2010, Regional utvecklingsplan för
Stockholmsregionen.

Alvik*Grönska som stadsbyggnadselement*

En viktig del av Alviks grönstruktur utgörs av villaträdgårdar, natur- och parkrum insprängda i stadsstrukturen. Dessa länkar samman grönstrukturen och fungerar som spridningsområde för arter.

Trädgårdstädernas villatomter gynnar mångfalden av växt- och djurarter och har potentiella ekologiska värden. Mellan husen finns bevarad natur som stärker de ekologiska kopplingarna. Trädgårdarna är nödvändiga inslag för grönstrukturen i Alvik. I Stockholm som helhet utgör trädgårdar ca 18% av den totala grönytan, vilket är ungefär lika mycket som stadsparker (Källa Stockholm Resilience Centre, S. Barthel).

I smalhusområdena från 1930 och 1940-talet bidrar den bostadsnära naturen till dagens grönstruktur.

Analysområdet

I analysområdet består grönyterna främst av kuperad naturmark varav några är klassade som stadsdelspark och kvarterspark i Bromma Parkplan. Anlagd park finns i mindre skala i anslutning till Alviks Torg, men saknas i princip i övrigt.

Strandpromenaden är ett viktigt grönt stråk av stor betydelse för rekreation. Den kopplar samman bostadsmiljö och gröna miljöer samt gör det möjligt att röra sig längs vattnet.

Stora delar av analysområdet har ett lågt ekologiskt värde och utgör idag ett avbrott i omgivande grönstruktur.

Vid Akka:4 bör möjligheten att stärka de bristfälliga gröna kopplingarna studeras med avseende på såväl sociala som ekologiska värden.

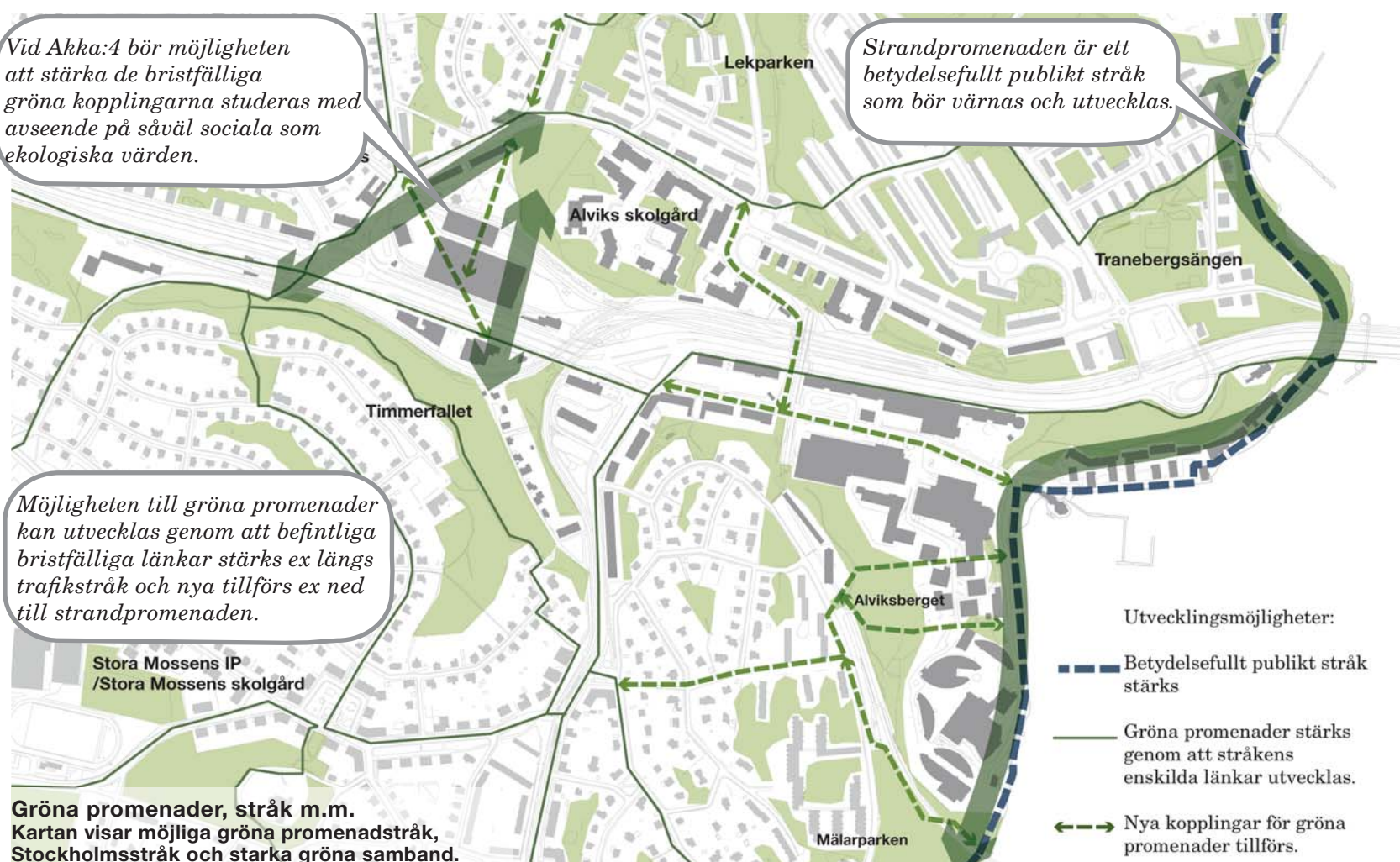
Möjligheten till gröna promenader kan utvecklas genom att befintliga bristfälliga länkar stärks ex längs trafikstråk och nya tillförs ex ned till strandpromenaden.

Stora Mossens IP /Stora Mossens skolgård

Gröna promenader, stråk m.m.
Kartan visar möjliga gröna promenadstråk, Stockholmsstråk och starka gröna samband.

Slutsats från analysen

- Det finns få grönytor i analysområdet, däremot är tillgången till och närheten till grönytor god för Alvik som helhet. Tillgängligheten till de gröna ytorerna är däremot bitvis låg p.g.a. infrastrukturens och den branta terrängens barriäreffekter.
- Trädgårdarna är viktiga för grönstrukturen i Alvik som helhet. De stödjer ekosystemtjänster som ex pollinering.
- I analysområdet finns det ett antal kvartersparker av främst naturmarkskaraktär och ett fåtal friytor. Alviksberget, Mälarparken och Timmerfallet utgör stadsdelsparker. Parkerna utgörs av bitvis brant sluttande terräng vilket delvis begränsar användbarheten. Gröna promenader finns främst i omgivande boendemiljöer.
- Strandpromenaden är ett välutnyttjad rekreativstråk (se Spacescape, 2012). Detta kan utvecklas som ett offentligt stråk. Möjligheterna att nå strandpromenaden begränsas av bristande stadssamband och kraftigt sluttande topografi.
- De gröna ytor som finns i analysområdet ligger delvis i lägen som kan vara intressanta att utveckla med ny bebyggelse med syftet att förbättra stadssambanden mellan norra, södra och centrala Alvik.
- Idag är de gröna kopplingarna genom analysområdet bristfälliga. Vid en tätning eller ett ianspråkstagande av befintliga grönytor bör nya ekologiska samband tillföras för att förstärka befintlig grönstruktur.
- Nya gröna samband kan med fördel samordnas med rörelsestråk för att tillföra såväl sociala som ekologiska värden. Exempelvis kan terrängens nivåskillnader nyttjas för att stärka kopplingar som Stora Mossen - Alvikskolan.
- Byggnader, platser och stråk bör utformas för att utföra ekosystemtjänster som ger såväl ekologiska som sociala värden. Exempel på detta tankesätt är den planerade bebyggelsen i Albano inom Vetenskapsstaden. Här används green buildings och green arteries i ett socio-ekologiskt stadsbyggande (se även Urban planning based on resilience principles, Stockholm Resilience Centre).



L

LANDSKAPSLAGET AB
Landskapsarkitektur
& Stadsbyggnad

Stadens mål
"Säkerställ en god tillgång på
park och grönområden."

"Värna och utveckla stadens
ekologiska infrastruktur."



Grönblå strukturer i analysområdet
Kartan baseras på Stockholms grönkarta samt
Sociotopkartan, Stadsdelsområde Bromma m.m.

PARK- OCH NATURTILLGÅNG

Stockholms stad har egna kvantitativa och kvalitativa riktlinjer för ”god parktillgång”, dessa finns bland annat i Stockholms parkprogram. För att säkra barns tillgång till goda lekområden lyfter rapporten ”Barns tillgång till lekområden” ett antal rekommendationer.

Kvalitativa riktlinjer**enl. Stockholms parkprogram**

Säkerställ en god tillgång på park och grönområden:

- Inom 200 meter: lekplats, offentlig grönyta, rofylldhet
- Inom 500 meter: naturlek, bollek träffpunkt, naturkaraktär, solbad
- Inom 1-2 km: pulkaåkning, skridsko, båtliv, odling, torghandel, uteservering, utsikt, friidrott, evenemang, bad, vattenkontakt, vild natur m.m.

Kvantitativa riktlinjer**enl. Stockholms Parkprogram**

- *Natur- och friluftsområden > 50 ha inom 1-2 km.* De bör ha en bullernivå <45 dB (A) och ett varierat natur- och kulturlandskap. Här ingår stora vattenområden. Trafikled med mer än 8000 fordon/dygn ses som barriär.
- *Stadsdelspark 5-50 ha, inom 500 m.* Detta är naturparker, landskapsparker, bergsparker och stadsparker. De bör ha bra lokalklimat och bullernivå <55dB (A) samt fungera för lek, motion, avkoppling, samvaro och evenemang. Trafikled på mer än 5000 fordon/dygn betraktas som barriär.

Ex. på Stadsdelsparker enl. Parkplan för Bromma är: Mälarparken och Alviksberget som i huvudsak består av naturmark i bitvis kuperad terräng.

- *Kvartersparken, 0,5-5 ha inom 200 m.* Detta är kvarter, stråk, strandparker parktorg och täppor. De bör ha bra lokalklimat och bullernivå <55dB (A) samt fungera för lek, promenader, avkoppling och samvaro. Trafikled med mer än 3000 fordon/dygn betraktas som barriär.



Strandpromenaden vid Alviks Strand
Analysområdet har en hög andel grönyta per person.

Exempel på kvarterspark enligt Parkplan Bromma är: Strandpromenaden Alvik Strand, Tranebergsängen, Tranebergsplan, lekparken vid Vidängsvägen m.m.

- *Friytor < 0,5 ha, ses som del i bebyggelsen.* I Stockholms parkprogram anges att:
 - Nya och förtätade stadsmiljöer ska följa byggnadsordningen och parkprogrammets mål, råd och riktlinjer.
 - Villastaden och trädgårdstaden bör få nya kvartersparker.
 - Smalhusstaden bör vid förtätning få nya kvartersparker, parktorg, torg.

Men de gröna ytorna och de rekreativa stråken är svårtillgängliga p.g.a. infrastrukturens barriärer och topografins nivåskillnader.

Slutsatser, Analysområdet i Alvik har:

- *Många grönytor som klassas som friytor i och i anslutning till analysområdet ligger i bebyggelsemiljö.*
- *Hög andel grönyta inom 500 meter per person.*
- *Låg tillgänglighet till grönytor p.g.a. nivåskillnader, trappor etc.*
- *God närhet (gångavstånd) till grönområde. Del av Akka:4 inom analysområdet har sämst närhet, mer än 450 meter.*
- *Långt gångavstånd till bollspel / lek, pulkaåkning, ridning, skogskänsla, skridskoåkning, från dalgångsstråket.*

- *Rymligheten (friyta per invånare) per 9 hektarsruta är mellan 5-20 kvm. Stockholm Stad tittar nu på att använda ca 10 kvm/person för allmän grönyta i stadsutvecklingsområden.*

I fortsatt arbete bör följande studeras:

- *Barns tillgång till grön / lekområden.*
- *Hur infrastruktur / topografiska barriärer kan överbryggas för att öka tillgänglighet till grönområden, rekreation m.m.*
- *Förskolors tillgång till utemiljö / gård.*
- *Antal grönyta i kvm / invånare som kan uppnås.*

Källa: Park- & naturtillgång i Stockholm Stad samt Alvik stadsanalys, 2012.

L

LANDSKAPSLAGET AB
Landskapsarkitektur
& Stadsbyggnad



Park- och natur i analysområdet
Ur Parkplan för Bromma. Stockholm Stad och Bromma Stadsdelsförvaltning. 2008.



4. Centrumfunktion och resandeknutpunkt

En framgångsrik handel är en viktig del i den attraktiva staden. Alviks Torg utgör den primära centrumnoden idag, nära kopplad till kollektivtrafikens reseknutpunkt.

RESANDEKNUTPUNKT

Tunnelbana, buss, spårväg

Alvik är en betydelsefull knutpunkt i Stockholm med ca 33.000 påstigande per vardagsdygn (AB Storstockholms Lokaltrafik. Fakta om SL och länet 2011).

Här finns omstigningsmöjligheter mellan tunnelbanans gröna linje till Hässelby, Tvärbanan, Nockebybanan och lokala bussar. Samtliga kollektivtrafikslag är relativt bra samordnade vid Alviks Torg.

Knutpunktsfunktionen saknar idag attraktiva mötesplatser, ett brett utbud av service i kollektivtrafiknära lägen. Det finns en potential att utveckla knutpunkten och stärka kopplingen till centrum.

CENTRUMFUNKTIONER

Alviks Torg - primärt centrum

Den primära handels- och centrumknutpunkten finns idag vid Alviks Torg. Två mindre handelsnoder finns också vid Alléparken och Tranebergsplan. Alviks Torg har idag bäst förutsättningar m.h.t. sitt läge vid kollektivtrafikknutpunkten. Här finns livsmedel, service, butiker och restauranger. Vid Tranebergsplan finns Apotek, vårdcentral, viss övrig service, restaurang och tidigare även livsmedel. Alléparken nära Nockebybanans hållplats har viss service, bl.a. blomsterbutik, bokhandel.

Ingen av de befintliga centrumnoderna utgör idag en stark, attraktiv knutpunkt för handel och centrumfunktioner.

Faktorer som påverkar handeln

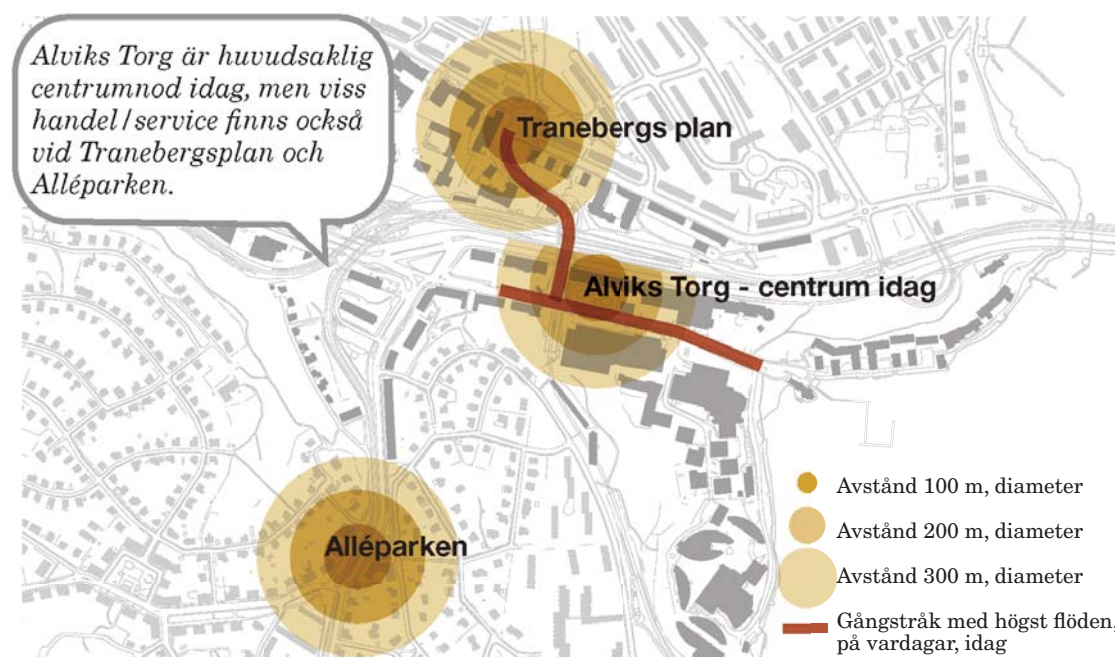
- *Växande befolkning och urbanisering.*
En växande, mer koncentrerad befolkning i Alvik innebär att köpkraften kommer att koncentreras i centrala Alvik och öka jämfört med idag.
- *Tidsbrist.*
Faktisk eller upplevd tidsbrist påverkar köpvanor. Inköp av basvaror måste vara tidseffektivt vilket påverkar lokalisering etc.
- *Handeln söker attraktiva platser.*
Handel skapar handel och att etablera sig på marknadsplatser där det finns annan handel har visat sig vara en framgångsmodell.
- *Närhet till kollektivtrafik.*
Handel av grab-and-go karaktär utvecklas i knutpunkter. Närheten till kollektivtrafik är avgörande. Kunden är inte beredd att gå någon omväg.

(källa: F. Bergström. WSP samt Handelsutredning för detaljhandeln i Jönköpings kommun inom Stadsbyggnadsvision 2.0. Jönköpings Kommun. WSP. 2010-03-10.)

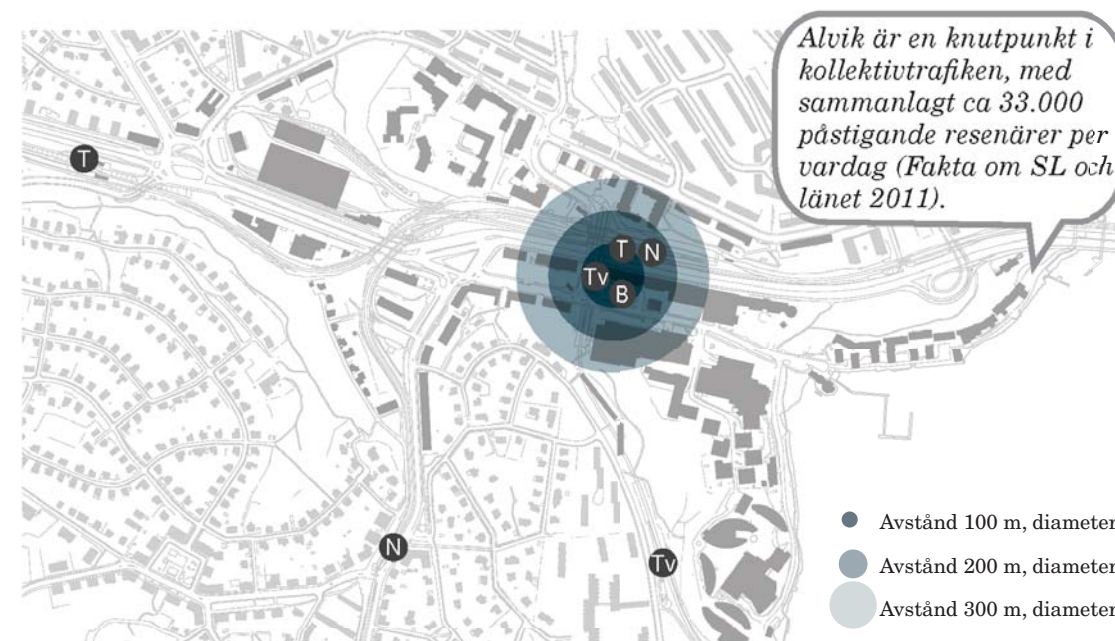
Utveckling av handel/service

Möjligheterna för en omfattande handels-etablering i Alvik begränsas av konkurrensen från Bromma Blocks, ca 4 km västerut och framöver även av Brommaplans ombyggnad.

Handel och service mer tydligt kopplad till resandeknutpunkten kan utvecklas i Alvik. När städerna växer och fler åker kollektivt ökar förutsättningar för "grab-and-go"-handel vid knutpunkter, t ex. mindre dagligvaruhandel (F. Bergström, WSP). Detta koncept är utvecklingsbart i Alvik och kan bidra till att både centrumnod och knutpunkt stärks.



Handels/servicenoder idag



Knutpunkten idag

Idag sammanfaller knutpunktens läge med centrumnoden Alviks Torg. Omstigningsmöjligheter mellan samtliga kollektivtrafikslag sker inom en zon av 100 meter.

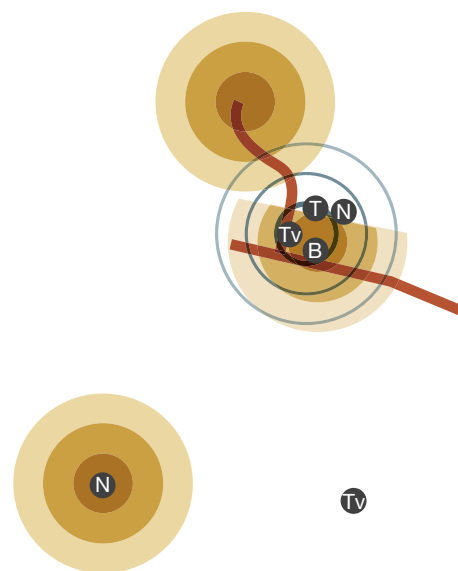
Stadens mål
"Samordna planeringen för
stadsutveckling och utbyggnad
av samhällsservice."

Slutsats från analysen

- Trots en ökad täthet och en hög andel exploatering är det rimligt att anta att handelns omfattning i Alvik kommer att vara av begränsad storlek m.h.t. närheten till Bromma Blocks samt att handel som kräver ett stort antal parkeringsplatser inte ryms (F. Bergström. WSP).
- Centrumnoden och resandeknutpunkten bör utvecklas i ett gemensamt läge. Detta stärker utvecklingspotentialen för båda funktionerna.
- Tillgängligheten till knutpunkten / centrum bör förstärkas.
- Knutpunktsfunktionen kan kompletteras med mer handel / service av grab-and-go karaktär (F. Bergström. WSP).
- Korta sträckor mellan stationslägen för buss, tunnelbana och spårväg är en avgörande kvalitet för resandeknutpunkten (F. Bergström. WSP).
- Placeringen av Tvärbanans spår i relation till tunnelbanans och Nockebybanans spår innebär att knutpunkten i huvudsak inte kan flyttas utan att närheten mellan de olika kollektivtrafikslagen försämras. Detta innebär att centrum / resandeknutpunkten i huvudsak kan förskjutas något och utvidgas, men i huvudsak bör utvecklas utifrån dagens läge.
- Busstorget kan ev. flyttas till Tvärbanans västra sida för att minska konflikten mellan Tvärbanans trafik och busstrafiken. Detta frigör yta som kan utvecklas för att aktivera centrum ex. som mötesplats, service etc.

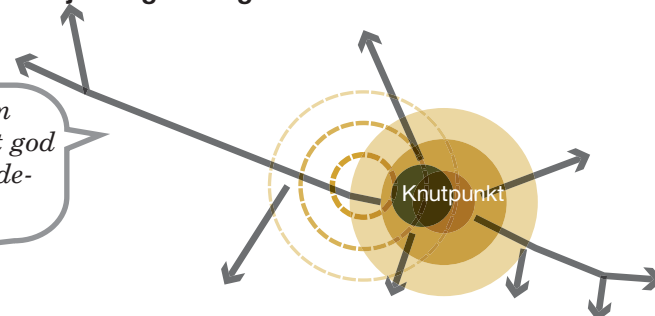
Alviks Torg/knutpunkten idag

Dagens huvudsakliga centrumnod vid Alviks Torg ligger nära kopplad till kollektivtrafikens knutpunkt. Detta stärker utvecklingspotentialen för båda funktionerna.



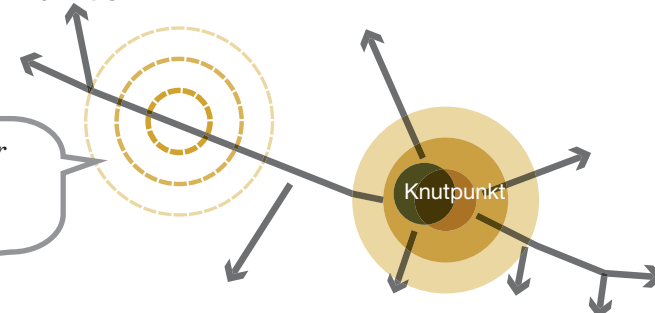
Alternativ 1 - Utökning/förskjutning av dagens centrum

En utökning av centrum bör göras m.h.t. fortsatt god samordning med resandeknutpunkten.



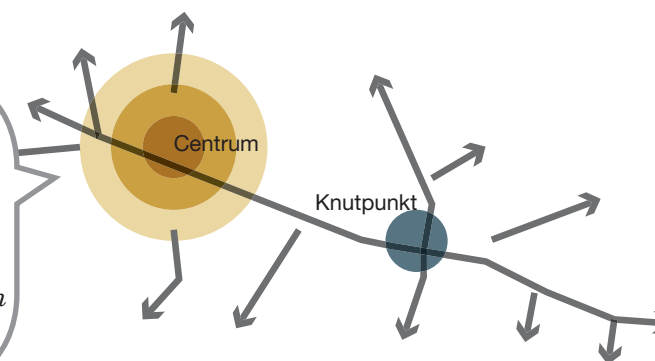
Alternativ 2 - Ny centrum funktion

Ny centrumfunktion bör komplettera, men inte konkurrera.



Alternativ 3 - Nytt centrum läge

Alviks centrum gynnas av en nära koppling till resandeknutpunkten. Resandeknutpunkten kan i princip inte flyttas m.h.t. samordningen av stationslägen. Att flytta centrum bort från knutpunkten begränsar utvecklingspotentialen.



ANALYS AV UTVECKLINGSSCENARIOS RESANDEKNUTPUNKT/CENTRUMFUNKTION Alviks Torg/knutpunkten idag

Det samordnade läget för resande knutpunkten och centrum möjliggör en utveckling av sk. grab-and-go-handel. Denna typ av handel baseras på att knutpunkt och handelskluster sammanfaller för att stärka varandra.

Idag finns en viss spridning av centrum/serviceverksamheter till de två mindre service/handelsnoderna Tranebergsplan och Alléparken. För att stärka Alviks Torg kan det finnas ett behov av att tydliggöra detta som huvudsakligt centrum. Nyckelservice, t.ex Vårdcentral som idag finns vid Tranebergsplan kan ev. koncentreras till Alviks Torg.

Utvecklingsscenarios

Alternativ 1 - Utökning/förskjutning av dagens centrum

En utökning eller förskjutning av dagens centrumnod vid Alviks Torg kan vara aktuell i samband med större infrastrukturåtgärder som påverkar befintliga stationslägen.

En nära samordnad koppling mellan knutpunkt och centrum ökar förutsättningarna för handel och ett aktivt centrum. Korta avstånd mellan kollektivtrafikslagens stationslägen är avgörande för resandeknutpunktens attraktivitet.

Alternativ 2 - Ny centrumfunktion

Befintligt centrum bör inte flyttas så att kopplingen till resandeknutpunkten tappas. Eventuell handel inom förtätningsområdet Akka:4 bör komplettera centrum, men inte konkurrera. Förutsättningarna för denna typ av handel bör studeras m.h.t lämpligt innehåll, upptagningsområde och möjligheten att klara ett mindre kollektivtrafiknära läge.

Alternativ 3 - Nytt centrumläge

Möjligheten att flytta Alviks centrum är begränsad då detta innebär att kopplingen mellan centrum och resandeknutpunkten förloras. Samordningen av de två funktionerna ger mervärden som gynnar såväl resandeknutpunktens attraktivitet som handelns möjligheter att utvecklas.



5. Förtätningsmöjligheter

Här analyseras möjligheterna att förtäta centrala Alvik utifrån 3 översiktliga frågeställningar:

- Var kan man bygga?
- Hur högt och med vilken karaktär kan man bygga?
- Hur mycket kan man bygga (BTA)?

EXPLOATERINGSMÖJLIGHETER, MARKYTOR Huvudsakliga förtättningsområden

Områden särskilt intressanta för förtätning och exploatering.

- Akka 4, en nedläggning av del av dagens verksamhet frigör ytor som möjliggör förtätning.
- Alviks Strand, ett befintligt kontors- och verksamhetsområde med potential att utvecklas och förtätas med främst bostäder.
- Tranebergsplan /Alviks skola, befintlig boende och verksamhetsmiljö med potential att förtätas.
- Söder om Drottningholmsvägen, naturmark i kuperad terräng samt befintlig bostadsmiljö med förtättnings- och utvecklingspotential.

Exploateringsbar mark

Exploateringsmöjligheterna i centrala Alvik begränsas av befintlig infrastruktur. Väg och spårvägsstråken delar av markytor och försvårar möjligheten att exploatera större sammanhängande ytor. Delområden söder om Akka 4 är svårtillgängliga p.g.a. spårvägens och vägens barriärverkan. Transporter av farligt gods på Drottningholmsvägen begränsar exploaterbar yta genom krav på säkerhetszon.

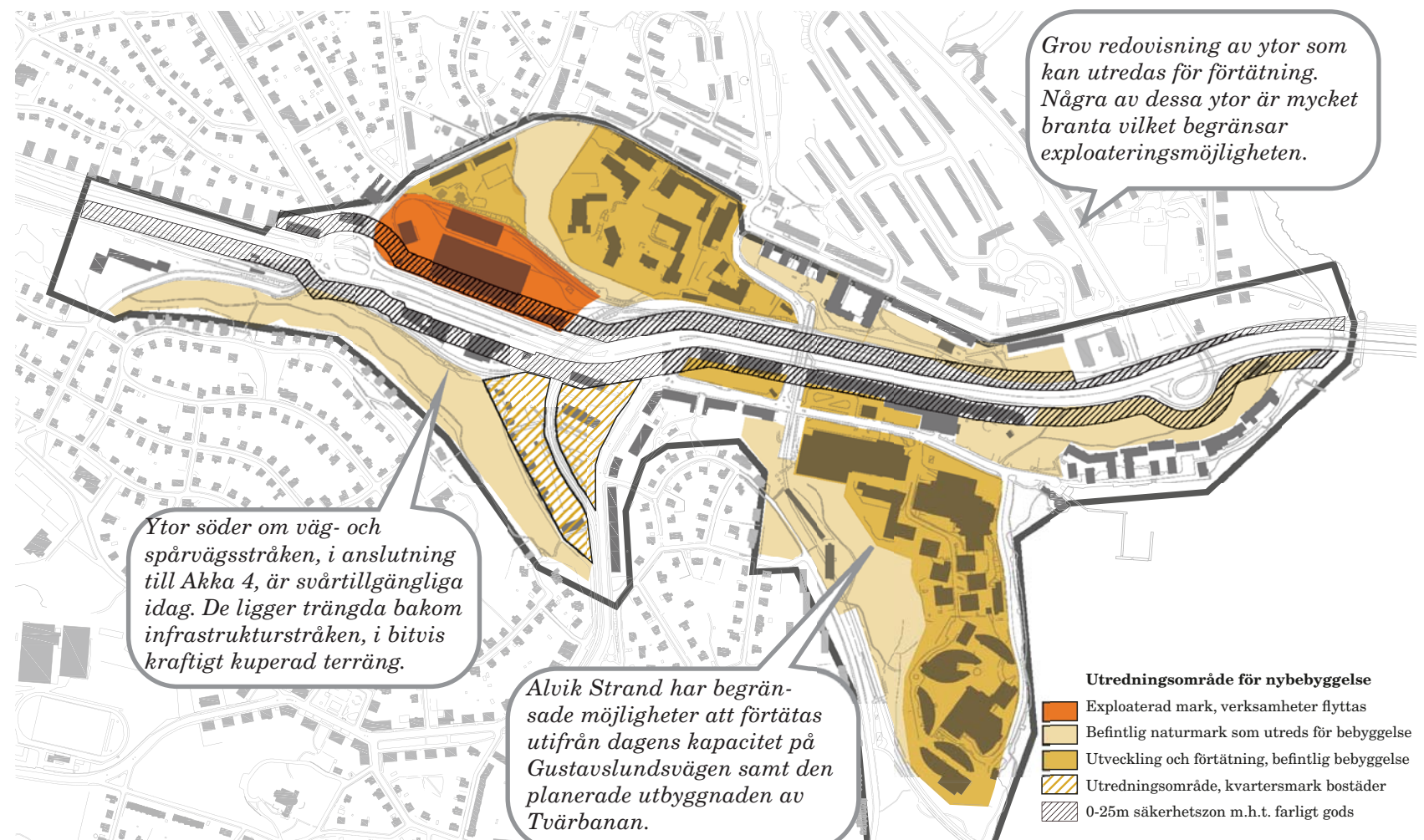


Förtättningsmöjligheter dagsläge

Kartan visar:

- yta för ev exploatering
- yta som kan utvecklas och förtätas
- naturmark som kan utredas för ev bebyggelse

Fastigheten Akka 4 (nedan)
Akka 4, används som spårdepå för SL. Fastigheten utgör det huvudsakliga området för nyexploatering.



Slutsats från analysen

- Det finns ett behov av infrastrukturåtgärder för att uppnå Promenadstadens mål.
- En effektivisering av infrastrukturen kan frigöra markyta och öka tillgängligheten till mark trängd bakom väg/ spårvägsstråk.
- Åtgärder som kan minska säkerhetszonen för transporter med farligt gods ökar möjligheten att exploatera de allra mest centrala delarna av Alvik.
- Alvik Strand och Tranebergs Strand har begränsade förtättningsmöjligheter utan infrastrukturåtgärder. Dagens kapacitet på Gustavslundsvägen medger inte en trafikökning p.g.a. den planerade ökade turtätheten för tvärspårvägen.
- En exploatering bör bidra till att skapa attraktiva offentliga miljöer och stärka stadssamband samt ekologiska samband.

L

LANDSKAPSLAGET AB

Landskapsarkitektur
& Stadsbyggnad

Stadens mål
"Vidareutveckla det hållbara
stadsbyggandet genom att bygga
tätt och miljöeffektivt."

"Gör Alvik till en urban länk
mellan innerstaden och
Västerort."

Infrastruktur försvårar förtätning

Exploateringsmöjligheterna begränsas av att väg och spårvägsstråk delar av markytor och försvårar tillgängligheten till vissa ytor.

Den samlade infrastrukturen (Drottningholmsvägen, tunnelbanan, Nockebybanan och Alviksvägen) tar upp ca 18 % (121 800 m²) av den totala ytan inom analysområdet. Marknyttjandet i trafikplatserna är ineffektivt och trafiklösningar där spårtrafik är skild från biltrafik tar upp stora ytor och skapar barriäreffekter som försvårar förtätning.

En effektivisering av infrastrukturen ökar andelen byggbar mark

En samlokalisering av infrastrukturstråk kan minska ytbehoven för infrastruktur, vilket ökar andelen och tillgängligheten till byggbar mark.

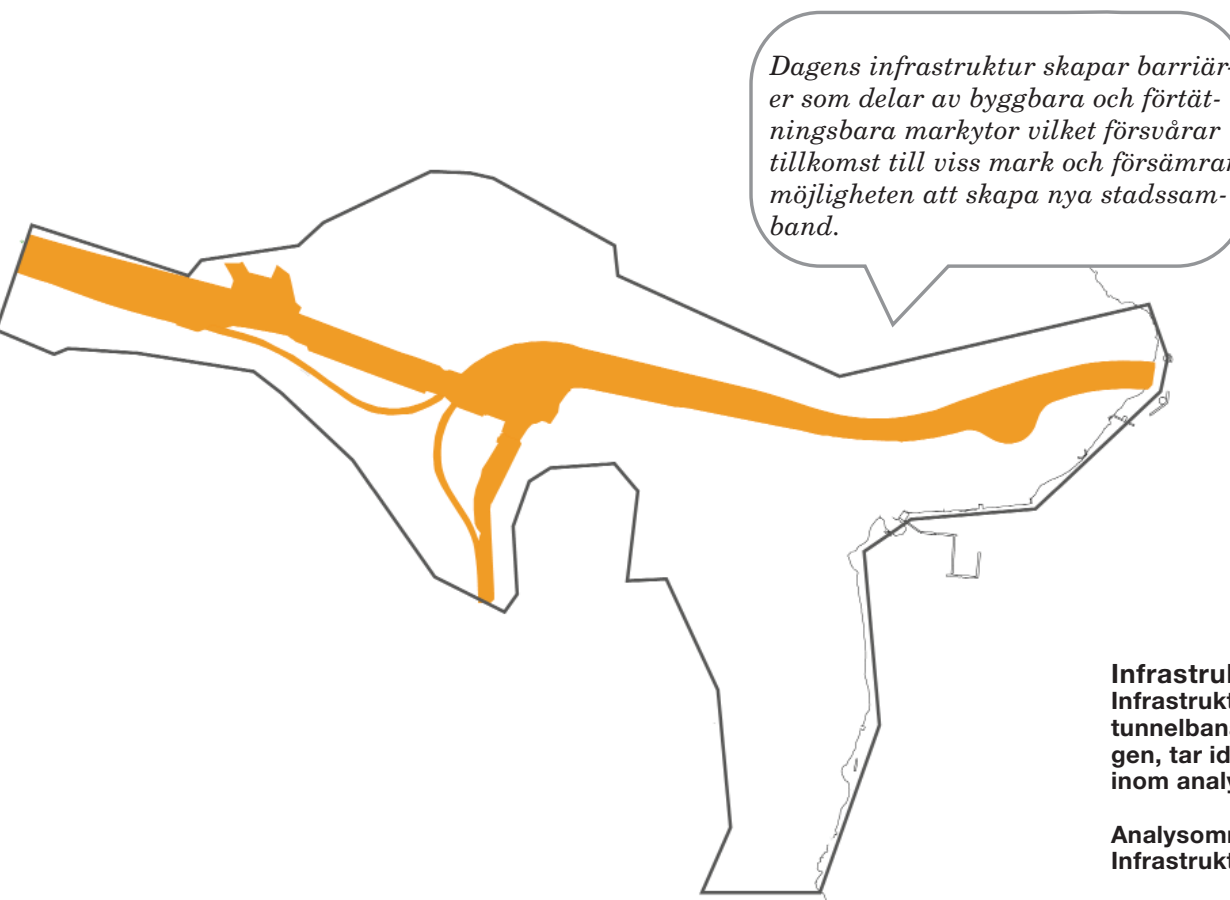
Olika alternativ för infrastrukturåtgärder har diskuterats bl.a. en överdäckning (300 m) av Drottningholmsvägen eller att lägga Drottningholmsvägen i tunnel mellan Stora Mossen och Alvik.

Exempel överdäckning

Vid en överdäckning av Drottningholmsvägen förbi spårdepån, där både vägen och tunnelbanan rätas ut, minskas infrastrukturens ytbehov. Om även Nockebybanan samordnas med Alviksvägens stråk effektiviseras infrastrukturens sammanlagda ytor ytterligare.

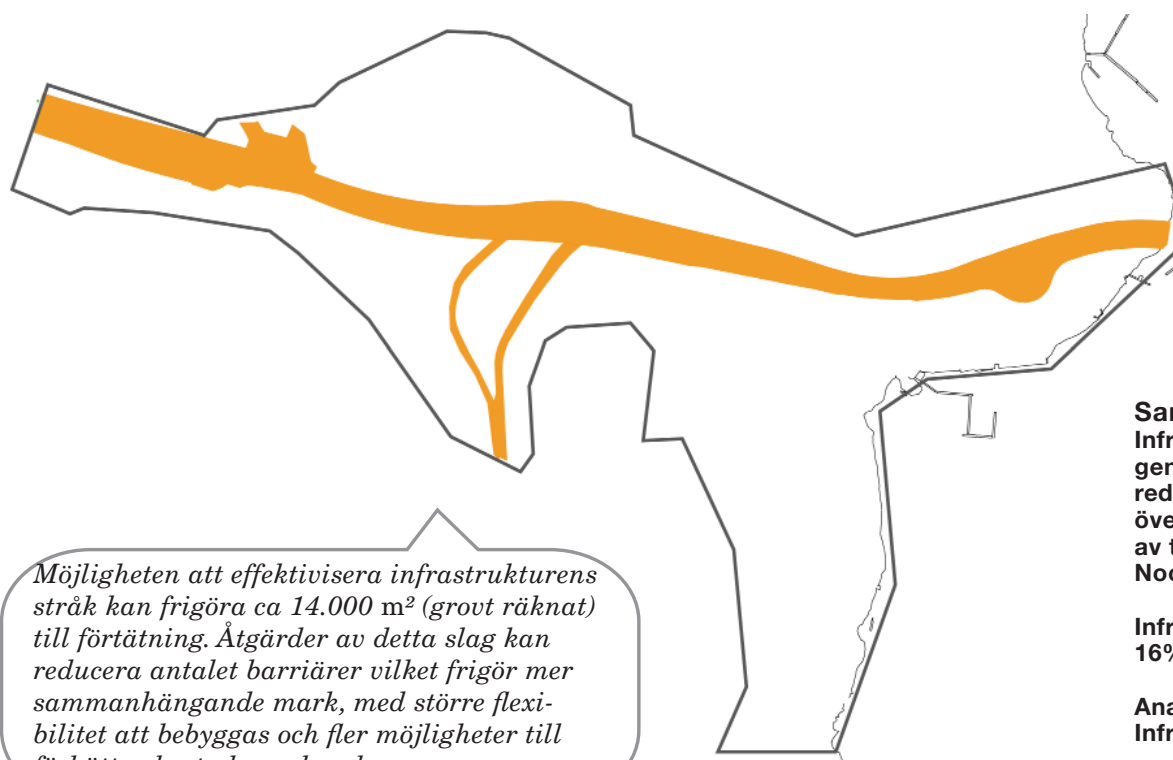
Sammantaget kan infrastrukturen i detta scenario reduceras till att uppta ca 16% (107 800 m²) av den totala ytan inom analysområdet. Detta är en minskning av infrastrukturens yta med ca 14.000 m² jämfört med idag, en yta som istället kan bebyggas.

I detta scenario frigörs också en yta på överdäckningen (ca 14.000 m²) som kan användas till ej stadigvarande vistelse ex. rekreation, park, bostadsgård, parkering mm.



Infrastrukturens yta idag
Infrastrukturen för Drottningholmsvägen, tunnelbanan, Nockebybanan och Alviksvägen, tar idag upp ca 18 % av den totala ytan inom analysområdet.

Analysområde, ca 683 400 m²
Infrastruktur, ca 121 800 m²

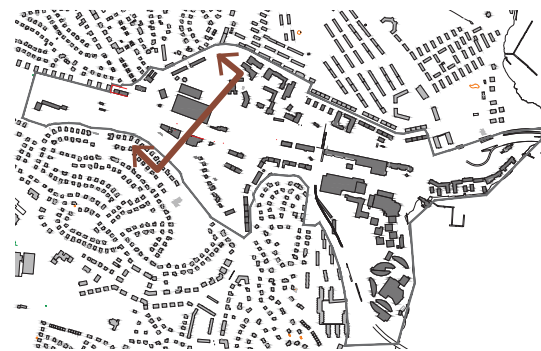


Samlokalisering av spårväg och väg
Infrastrukturens ytbehov kan minskas genom effektivare trafiklösningar. Här redovisas ett grovt räkneexempel för överdäckning (300 m) samt samlokalisering av tunnelbana/Drottningholmsvägen och Nockebybana/Alviksvägen.

Infrastrukturen reduceras då till att uppta ca 16% av den totala ytan inom analysområdet.

Analysområde, ca 683 400 m²
Infrastruktur, ca 107 800 m²

Stadens mål
Tät, sammanhållen, mer
mångsidig och levande stads-
miljö med förutsättningar för
ett bredare utbud av bostäder,
verksamheter, service, kultur,
upplevelser m.m.



HÖJD & KARAKTÄR- DALGÅNGSTRÅKET

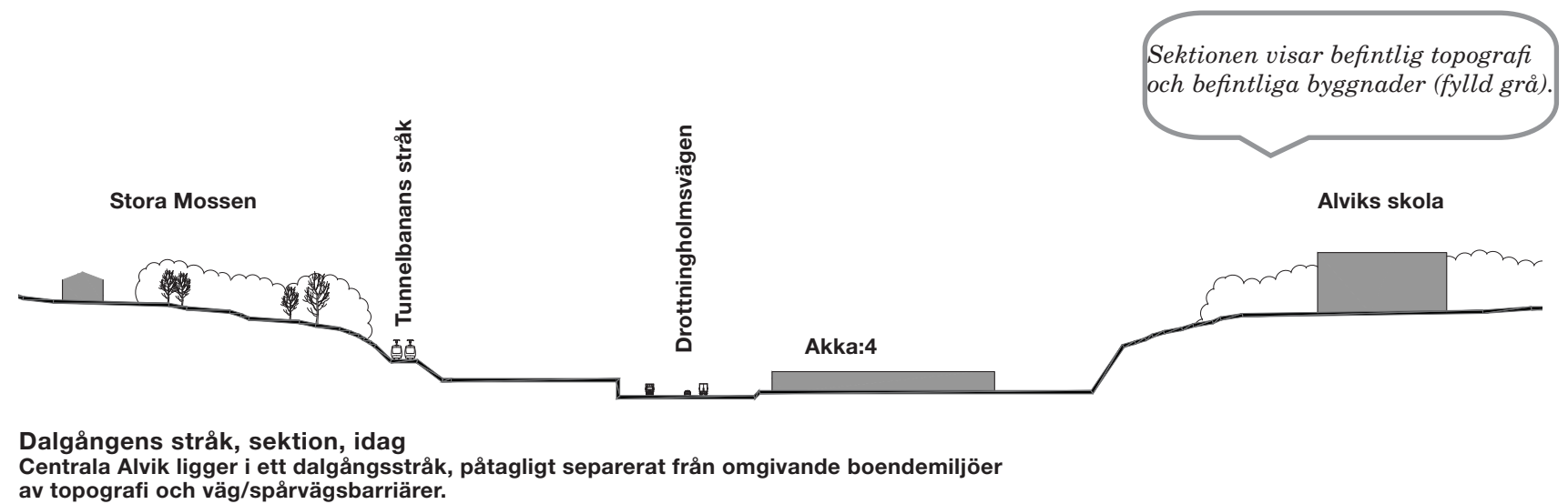
Hur högt kan man bygga i dalgångsstråket och med vilken karaktär? Detta beror på vilken utvecklingsprincip man väljer att utgå från. Här diskuteras olika angreppssätt för bebyggelsehöjd och karaktär.

Dagsläge

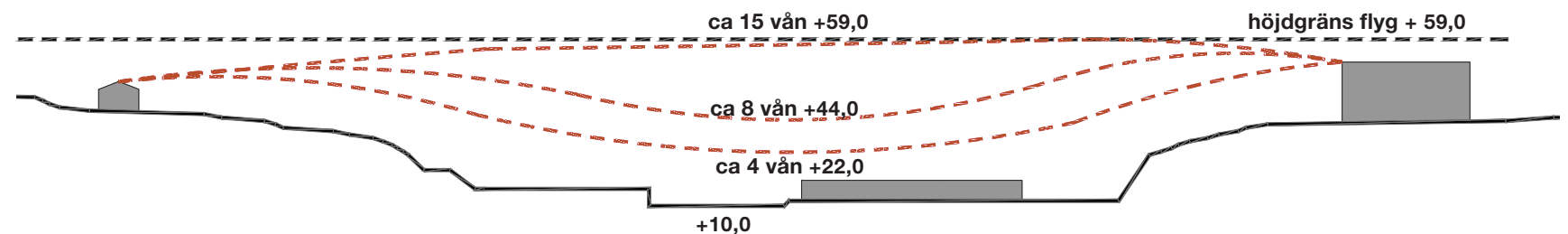
Bebyggelsen längs Drottningholmsvägen består idag av kontorsbebyggelse vid Alviks centrum, några äldre karaktärsbyggnader och ett antal lägre byggnader med industrikaraktär, för att väster om Ulvsundarondellen övergå i bostadsbebyggelse.

Den nya bebyggelsen kommer att förändra uppfattningen av centrala Alvik som landskapsrum och den öppna dalgången kommer till stora delar att fyllas igen med bebyggelse. Hur bebyggelsen uppfattas påverka dalgångstråket beror bl.a. på byggnadshöjder, täthet och bebyggelsestruktur.

Upplevelsen av dalgångens stråk kommer att förändras vid en förtätning, oavsett om byggnationen är lägre eller högre.



Sektionen visar principer för ny bebyggelse i dalgångens stråk.



Principer för ny bebyggelse i dalgångens stråk

En nyexploatering i dalgångens stråk kan ske utifrån olika principer kopplat till höjd och terränganpassning. Oavsett bebyggelsehöjd och struktur så kommer en nyexploatering innebära att upplevelsen av dalgångens landskapsrum förändras.

Slutsats från analysen

- Ny bebyggelse kommer oavsett omfattning och höjdprincip (enligt ovan) att förändra upplevelsen av centrala Alviks dalgångstråk.

- Landformer pekas ut som av betydelse för stadens karaktär (Stockholms Grönkarta). Oavsett princip för nybebyggelse kommer upplevelsen av landformerna att påverkas. Upplevelsen begränsas dock idag av den osammanhängande stadsbilden och den omfattande infrastrukturen.
- Bebyggelse i dalgångsbotten, där branterna lämnas fria, bevarar dagens uppdelning mellan centrala, norra och södra Alvik samt kan försvåra förbättrade, levande stadssamband.

- Bebyggelse som följer terrängen kan stärka stadssambanden mellan Alviks delar, men bitvis vara svår genomförbar p.g.a. terrängens branta lutning.
- Bebyggelsens karaktär ex hus-i-park eller kvartersstad etc. påverkar också bebyggelsehöjden.

L

LANDSKAPSLAGET AB
Landskapsarkitektur
& Stadsbyggnad

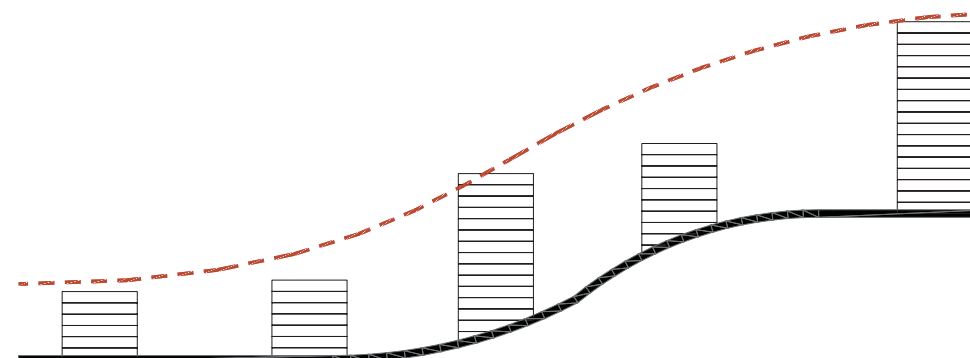
En förtätning i Alvik kan ske utifrån olika angreppssätt för höjd och terränganpassning. Här redovisas översiktliga utvecklingsprinciper samt referensprojekt.

Utvecklingsprinciper

Princip A - Bygg upp mot höjderna

Ex Nordvästra Kungsholmen

- Bebyggelsen stiger i höjd med topografin. De högsta byggnaderna placeras högst upp på höjden och de lägsta längst ned i dalgången för att accentuera höjderna och synliggöra landskapet.
- Bebyggelsen blir sammanhängande eftersom även bergssidor bebyggs.
- Höjdbegränsningen m.h.t. närheten till Bromma flygplats begränsar den höjd som byggnader i höglänt terräng kan ges.



- Stegrande bebyggelse kan försvåras av topografin som på vissa ställen är brant och svårbebyggd.
- Möjligheterna att bebygga slänterna ned mot dalgången måste utredas



PRINCIP A. Nordvästra Kungsholmen
Parallellt med Lindhagensgatan byggs tät kvartersstad som sedan stegras i höjd upp mot Stadshagen. Även slänten bebyggs med höga punkthus.

Princip B - Behåll takfotshöjd mellan höjderna

- Alvik binds ihop genom en sammanhängande takfotshöjd som sträcker sig från höjd till höjd och ger ca 4-6 våningshus på höjden och ca 12-14 våningshus på den lägsta punkten i svackan.
- En sammanhållen bebyggelse mellan högsta punkten och ned i dalgången kan försvåras av topografins förutsättningar.



- Den högsta bebyggelsen flankerar Drottningholmsvägen och definierar den som ett stadsrum. Rummets väggar blir i detta alternativ mycket höga.
- Möjligheterna att bebygga slänterna ned mot dalgången måste utredas



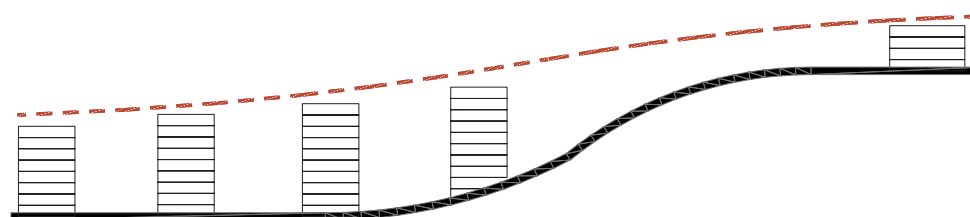
PRINCIP B. Karlbergskanalen

Princip C - Fyll svackan med tät bebyggelse

som skiljer sig från övrig på höjden

Ex Norra Djurgårdsstaden

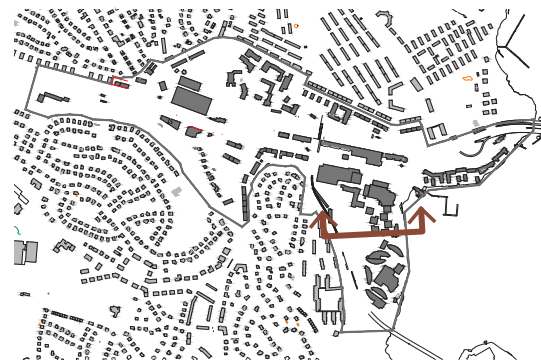
- Utbyggnaden bygger på dagens uppdelning med bebyggelse i dalgångstråket och bebyggelse längre upp i terrängen.
- De gröna slänterna lämnas fria, liknande dagsläget, som buffertzon mot befintlig bebyggelse.
- Dalgången förtätats och exploateras med tät bebyggelse.
- Ny bebyggelse på höjden blir högre och tätare än befintlig.



- Denna princip ger tät stad i dalgången som skiljer ut sig från bebyggelsen på höjderna. Centrala Alvik byggs inte samman med bebyggelsemiljön på höjderna, vilket begränsar möjligheten till goda, trygga stadssamband.



PRINCIP C. Norra Djurgårdsstaden
En ny stadsdel nedanför den befintliga stadsdelen Hjorthagen som består av 3-5 våningshus. De nya bebyggelsen blir högre och tätare och håller avståndet till den befintliga genom att inte börja klättra uppför berget.



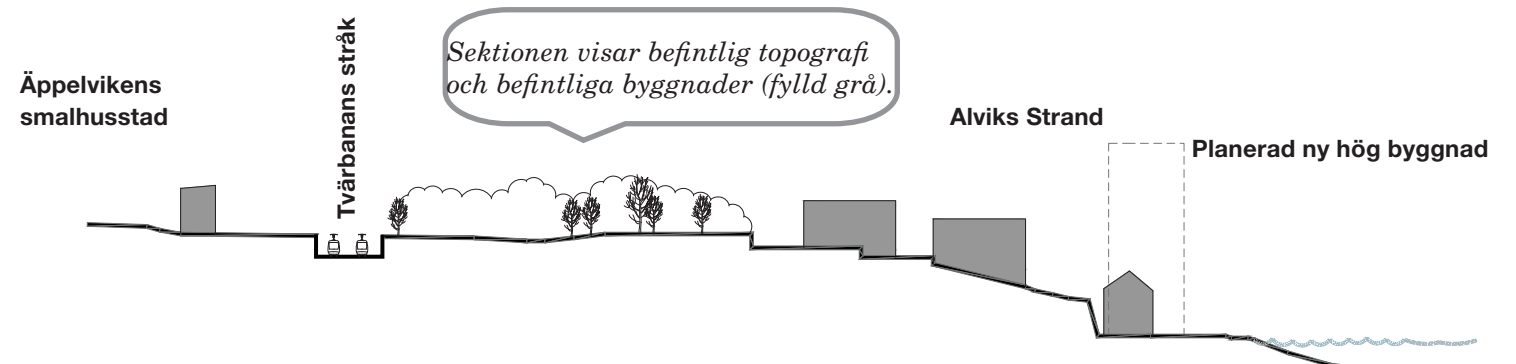
HÖJD & KARAKTÄR - MÖTET MED VATTNET, ALVIKS STRAND

Hur högt kan man bygga i Alviks Strand och med vilken karaktär? Detta beror på vilken utvecklingsprincip man väljer att utgå från. Här diskuteras olika principer för bebyggelsehöjd och karaktär.

Dagsläget

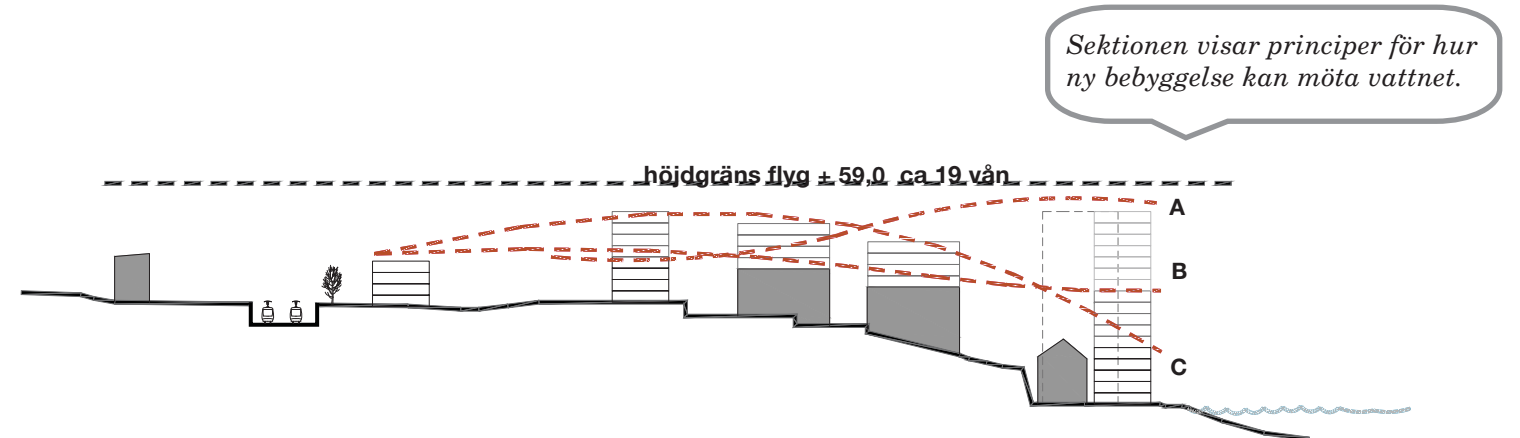
Bebyggelsen i Alviks Strand är i huvudsak kontorsbebyggelse i 4-7 våningar. Den största delen är byggd under 1970- och 1980-talet. Några byggnader är äldre och påminner om områdets funktion som industriområde från 1800-talet och framåt. Vid vattnet finns en nyare restaurangbyggnad.

Idag präglas Alviks Strand av de två bebyggelsegrupperingarna i norra och södra delen. De ger ett kompakt och likformigt intryck. Den naturliga variation i färg, form och uttryck som präglar en stad som vuxit fram succesivt saknas. Detta bidrar till att Alvik Strand upplevs som ett verksamhetsområde, snarare än en del av centrala Alvik. Bebyggelsegrupperna ramar in av en silhuett av grönska från den bakomliggande naturen.



Mötet med vattnet, sektion idag

Alviks Strand ligger i en sluttande terräng med utblick mot vattnet. Mellan området och bakomliggande bostadsmiljö finns naturmark och Tvärbanans stråk.



Principer för ny bebyggelse Alviks Strand

En förtätning i Alviks Strand kan ske utifrån olika principer kopplat till höjd och terränganpassning. Förtätningens möjligheten påverkas i hög grad av om tillkommen bebyggelse sker som infill eller om viss bebyggelse rivs och ersätts med annan bebyggelse.

Slutsats från analysen

- En förtätning av Alviks Strand bör stärka upplevelsen av området som sammanhängande stad, snarare än två bebyggelsegrupperingar.
- Mötet med vattnet bör accentueras för att stärka upplevelsen av Alvik som nod i staden. Med utgångspunkt i Promenadstadens mål för Alvik kan en byggnation tillföra både en avsevärd ökning i täthet och höjd.

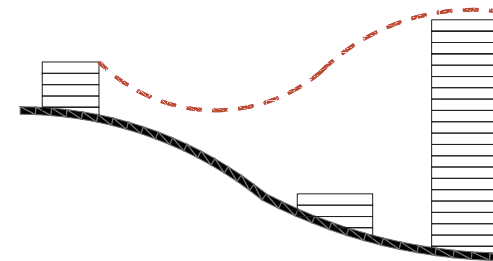
- För att Alviks Strands stadssamband till omgivande bebyggelse ska stärkas bör en förtätning tillföra en bebyggd länk med trygga gång- och cykelstråk.
- Tvärbanans stationsläge Alvik Strand är välutnyttjad men saknar anslutande bebyggelse i tillräcklig utsträckning för att stärka och tillföra trygga stråk mellan station - Alvik Strand och ovanliggande smalhus/trädgårdstad.

- Uppförandet av den planerade nya tvillingbyggnaden i 18 resp. 15 och 8 våningar innebär att ett ställningsmöte med vattnet i viss mån har tagits för denna plats. I detta enskilda fall har principen att bebyggelsen går upp i höjd och möter vattnet valts, en princip som också valts i ex Liljeholmen.

Princip D - En hög front mot vattnet.

Ex Liljeholmen

- Fronten mot vattnet markeras tydligt genom höga byggnader placerade längst ut vid vattenlinjen. Detta signalerar områdets funktion som nod i staden, mot vattnet.
- Bakom den höga bebyggelsen går byggnaderna ned i höjd och möter befintliga byggnader längre upp i terrängen, i skala.
- I Alvik skulle denna princip innebära att nya byggnader i någon mån följer den höjd som Alviks torn kommer att få, ca 17 våningar.
- Denna princip kräver ett beaktande av hur man ev exploaterar på höjden bakom och hur den nya bebyggelsen förhåller sig till den befintliga.
- Befintlig silhuett från vattnet kommer att förändras och påverkan på denna bör beaktas.

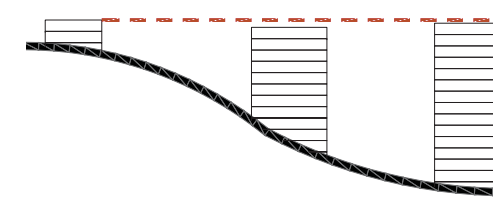


PRINCIP D. Liljeholmen
I Liljeholmen byggs fyra höghus som placeras längst ut vid vattnet med lägre bebyggelse bakom. Berget bakom bebyggs ej i slutningen utan behålls som en grön ridå i bakkant.

Princip E - En sammanhållen höjd.

Ex Saltsjöqvarn

- Bebyggelsen bildar en sammahållande väv som trotsar topografin och håller takfotshöjden i princip den samma oavsett var i terrängen byggnaden befinner sig.
- Förhållandet till befintlig bakomliggande bebyggelse bör beaktas liksom lämplig höjd för bebyggelse i terrängens höglänta delar.
- Befintlig silhuett från vattnet kommer att förändras och påverkan på denna bör beaktas.
- Möjligheterna att binda ihop bebyggelsen på höjden med bebyggelsen vid vattnet bör utredas med hänsyn till topografin.

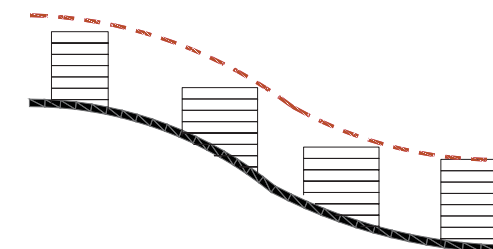


PRINCIP E. Saltsjöqvarn
I Saltsjöqvarn bildar ny och gammal bebyggelse en front mot vattnet. Berget bakom bebyggs och naturmark finns kvar integrerad i bebyggelsen.

Princip F - Bebyggelse följer topografi.

Ex Nacka Strand

- Bebyggelsehöjder samordnas.
- Ny bebyggelse på höjden blir högre än befintlig bebyggelse bakom. Mötet mellan ny och befintlig bebyggelse bör studeras.
- Befintlig siluett från vattnet kommer att förändras och påverkan på denna bör beaktas.
- Möjligheterna att binda ihop bebyggelsen på höjden med den vid vattnet bör utredas med hänsyn till topografin.



PRINCIP F. Nacka Strand
I Nacka strand följer takfotshöjden terrängen och gör att man uppfattar höjdskillnaderna genom bebyggelsen.



HÖJD & KARAKTÄR - MÖTET TRANEBERGS STRAND

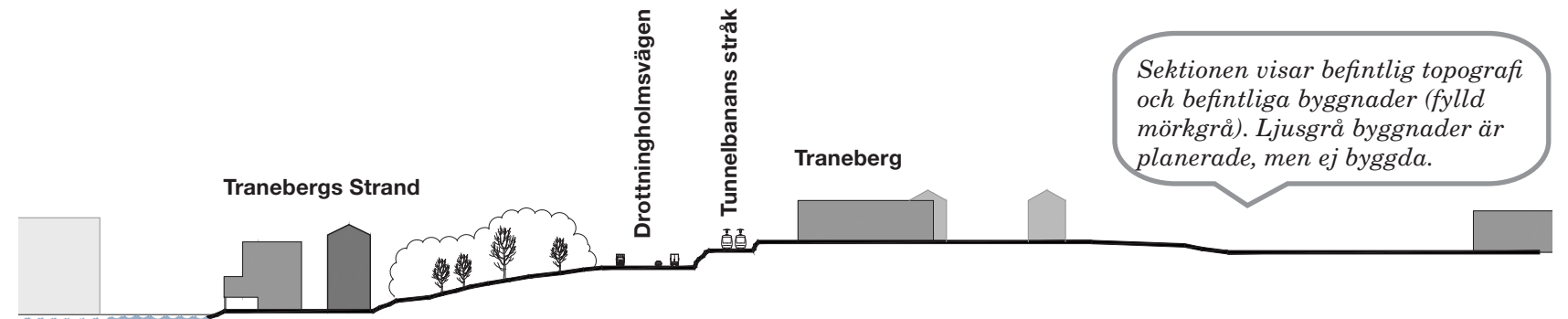
Hur högt kan man bygga i Tranebergs Strand och med vilken karaktär? Detta beror på vilken utvecklingsprincip man väljer att utgå från. Här diskuteras olika principer för bebyggelsehöjd och karaktär.

Dagsläget

Bebyggelsen vid Tranebergs Strand är i huvudsak bostadsbebyggelse från 1990-talet. Bebyggelsen består av en bakomliggande "skiva" i ca 7-8 våningar, uppbruten i ett antal huskroppar, och några huskroppar som vinkelrätt mot dessa vänder gavlarna mot vattnet. Bebyggelsen är sammanhållen och konsekvent genomförd och uppfattas som en sammanhängande helhet.

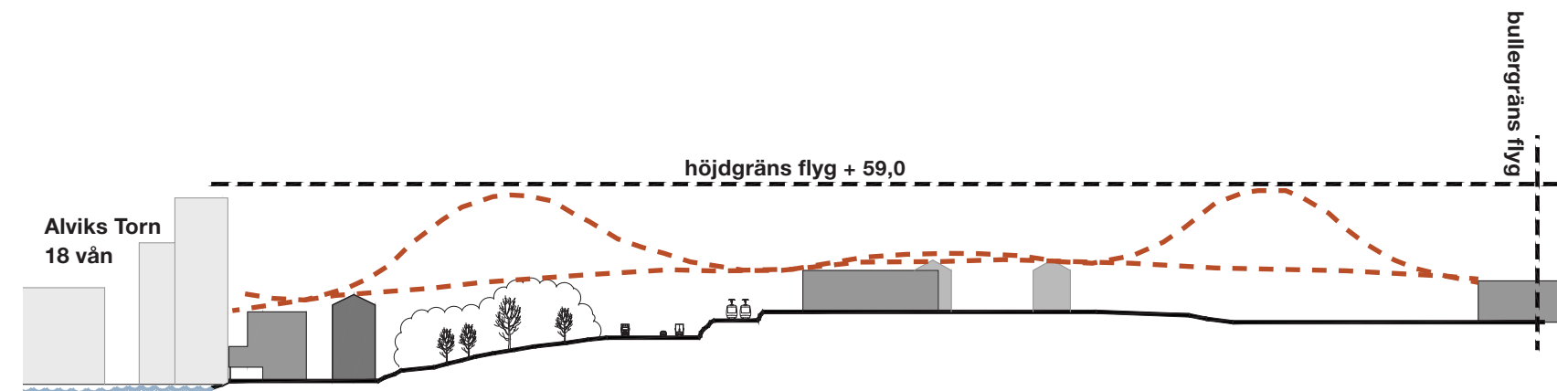
Mellan Tranebergs Strand och Drottningholmsvägen finns en skogbeväxt slänt som idag är obebyggd. Vid en framtida förtätning av Alvik kan området utredas för exploatering då det bedöms ha lågt värde som rekreationsområde p.g.a trafikbuller och svårtillgänglig terräng.

Även ett område på andra sidan Drottningholmsvägen utreds för ev förtätning. I det fallet bör det studeras hur dessa förtätningar skall förhålla sig till varandra utseende- och höjdmässigt. Flygbuller från Bromma flygplats begränsar möjligheterna att förtäta norr om Drottningholmsvägen.



Mötet med vattnet, sektion, idag

Tranebergs Strand ligger på en flack yta nere vid vattnet. Mellan Tranebergs Strand och Drottningholmsvägen finns ett relativt kraftigt kuperat naturområde. Naturmarken är intressant att studera för exploatering m.h.t. närheten till Alviks Torg, tunnelbana m.m.



Principer för ny bebyggelse

En förtätning i anslutning till Tranebergs Strand kan ske utifrån olika principer kopplat till höjd och terränganpassning. Förtätningens möjlighet påverkas av hanteringen av farligt gods, buller, partiklar m.m. samt frågan kring behovet av och möjligheten att anlägga en ny tillfartsväg till Alviks Strand.

Slutsats från analysen

- Möjligheten att bebygga i anslutning till Tranebergs Strand påverkas av skyddsavstånd farligt gods, buller, partiklar etc.
- Dagens begränsade kapacitet på Gustavslundsvägen påverkar möjligheten att förtäta Tranebergs Strand.
- En ev. ny tillfartsväg påverkar omfattningen av byggbar yta samt angöringsmöjligheten för förtättningsbebyggelse.
- Tranebergs Strand ligger i nära anslutning till Alviks Torg, nuvarande centrum i Alvik. I detta centrala läge i ett stadsutvecklingsområde kan en hög täthet och en hög bebyggelsehöjd motiveras.
- Den planerade tvillingbyggnaden som i sin högsta del är 18 våningar blir en referens att beakta vid val av lämplig bebyggelsehöjd, likväl som anslutande smalmiljö norr om Drottningholmsvägen.

EXPLOATERINGENS OMFATTNING

När man mäter täthet bör hänsyn tas till flera variabler bl.a. exploateringstal, footprint, network density, open space ratio (se Berghauser Pont, M. Haupt, P. Space-matrix).

Här redovisas översiktligt den bruttototalarea som kan åstadkommas utifrån olika exploateringstal.

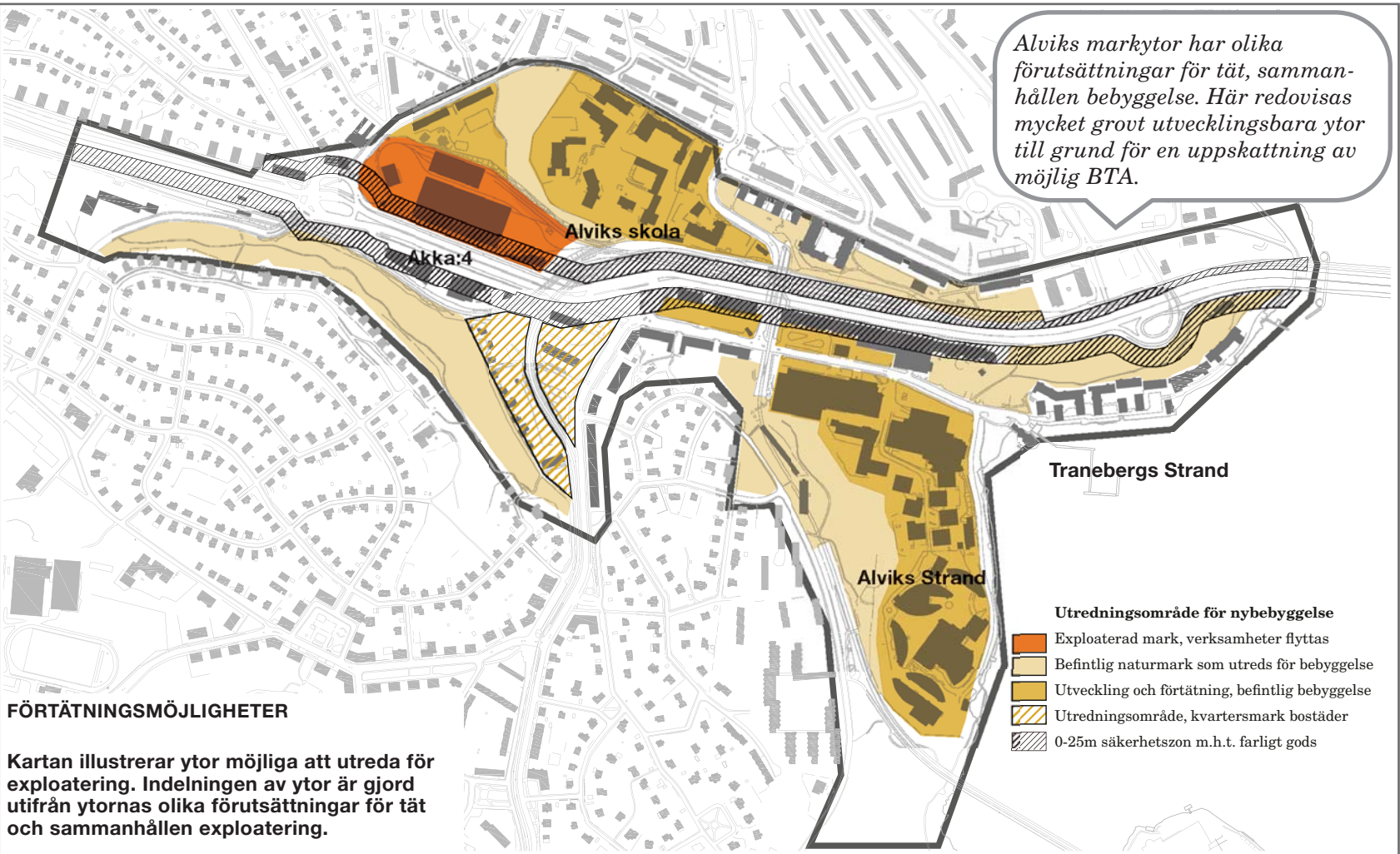
Möjligheter dagsläge

Stadens mål att Alvik skall vara en utvidgning av innerstaden kräver en betydligt högre täthet än i dagsläget, då befolkningstätheten är låg (Spacescape 2012). De högst exploaterade delarna har ett bruttoexploateringstal på ca 1.0, att jämföra med de tätaste delarna av innerstaden som ligger på 2.0.

I dagsläget begränsar infrastrukturen exploateringsmöjligheterna, dels genom barriäreffekter och dels genom en begränsad kapacitet på Gustavslundsvägen. Med infrastrukturåtgärder inriktade på stadsutvecklingsvinster kan den exploateringsbara ytan ökas.

Slutsats från analysen

- Omfattningen av en exploatering påverkas av om stadsbyggnadsförbättrande infrastrukturåtgärder görs eller inte.
- Utan investeringar i infrastrukturen försvåras tillgängligheten till vissa markytor och Alvik Strands utvecklingsmöjligheter begränsas.
- Den exploateringsbara ytan påverkas av hur skyddsavstånden för farligt gods kan hanteras.



FÖRTÄTNINGSMÖJLIGHETER

Kartan illustrerar ytor möjliga att utreda för exploatering. Indelningen av ytor är gjord utifrån ytornas olika förutsättningar för tät och sammanhållen exploatering.

Tidigare exploaterad mark som kan frigöras. Här kan man tänka sig en mycket hög exploatering.

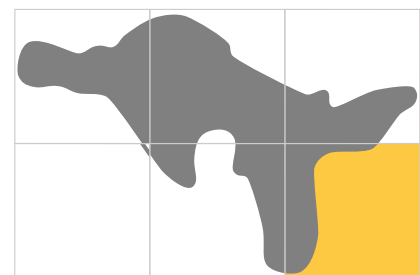
Utvecklingsområde. Här kan förtätning av befintlig bebyggelse vara möjlig.

Naturmark. Här finns idag naturmark som delvis kan vara önskvärd att exploatera för att förbättra stadssamband, förtäta etc. Den kuperade terrängen kan i delar vara svår att bebygga p.g.a. branta lutningar.

Tabellen (till höger) illustrerar skillnaden i yta BTA som kan åstadkommas genom olika grad av exploatering på olika ytor.

De exploateringstal som redovisas i tabellen kan jämföras med innerstaden där bruttoexploateringstalet varierar från ca 1,0 till ca 2,5. I realiteten måste hänsyn tas till en rad faktorer bl.a. att terrängen bitvis lutar mer än 20%.

	Yta BTA vid bruttoexploateringstal 1.0	Yta BTA vid bruttoexploateringstal 2.0
Exploateradmark	21.300 m²	42.600 m²
Förändring mot dagsläge, BTA	+10.650 m²	+31.950 m²
Utvecklingsområden	136.200 m²	272.400 m²
Förändring mot dagsläge, BTA	+27.650 m²	+163.850 m²
Naturmark	98.000 m²	196.000 m²
Förändring mot dagsläge, BTA	+98.000 m²	+196.000 m²



6. Kommunikationsstråk - väg & spår

Det finns behov av infrastrukturåtgärder i både väg- och spårvägsnätet. Här analyseras trafiksituationen för biltrafik, kollektivtrafik och gång- och cykeltrafikanter.

INFRASTRUKTUREN IDAG

Vägtrafik

Alvik en knutpunkt- och en flaskhals

Alvik är en knutpunkt nära innerstaden med arbetsplatser, bostäder och kommersiell service. Genom Alvik passerar Drottningholmsvägen- ett av stadens övergripande trafikstråk och en primär väg för farligt gods. De kraftiga trafikmängderna på Drottningholmsvägen och Ulvsundavägen orsakar långa köer under rusningstid. Drottningholmsvägen hanteras av Trafikverket på sträckan genom analysområdet.

Stora biltrafikströmmar

Alviksplan och Ulvsundaplan är två av flera högt belastade korsningspunkter på Drottningholmsvägen. Trafiken på Drottningholmsvägen i höjd med Alviksplan uppgår till ca 72.000 fordon/dygn med långa köer under rusningstid. Vid Ulvsundaplan delas trafikströmmen i två ungefär lika stora delar, ca 32.000 fordon/dygn på Ulvsundavägen och ca 35.000 fordon/dygn på Drottningholmsvägen.

Alviks huvudgata Gustavslundsvägen är en återvändsgata, som mynnar i Alviksplan. Det sker idag ca 14.000 fordonsrörelser per dygn på Gustavslundsvägen västra del.

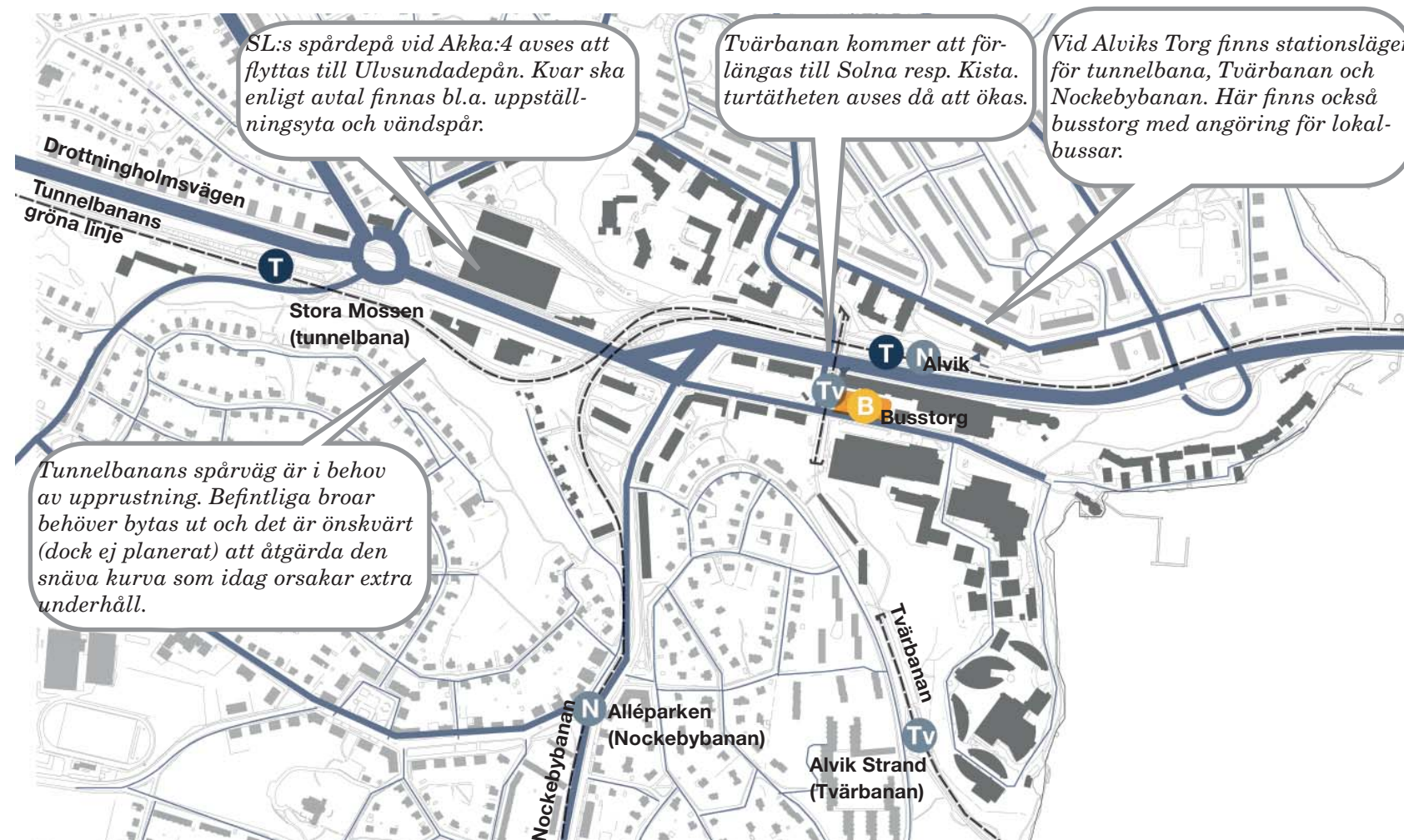
Biltrafikprognoser

I Trafikstrukturplan för centrala Västerort har framtida trafikströmmar studerats utifrån olika framtidsprognoser. Den förväntade ökningen av trafik beräknas utifrån en ökning på ca 30.000 nya lägenheter i centrala västerort samt olika typer av åtgärder. Prognoser gjordes för tre alternativa utvecklingsscenarios.

Spårväg och buss

En resandeknutpunkt

Genom centrala Alvik passerar tunnelbanan, Tvärbanan och Nockebybanan. Alviks Torg är en reseknutpunkt med omstigningsmöjligheter från lokala bussar vid busstorget till spårväg/tunnelbana.



Väg, spår och buss - dagens situation
Genom centrala Alvik passerar tunnelbanans gröna linje, Tvärbanan, Nockebybanan och Drottningholmsvägen - ett primärt vägstråk.

Tvärbanan - förlängs och får ökad turtäthet
Tvärbanan planeras att förlängas till Solna resp. Kista och turtätheten avses öka. Idag finns en viss konflikt mellan spår- och busstrafik. Busstorget är placerat öster om Tvärbanan och bussar korsar Tvärbanans spår, vilket periodvis orsakar köbildning. En ökning av turtätheten medför att konflikten ökar och SL arbetar därför med åtgärder för minst bibehållen framkomlighet över tvärbanespåren, ex. bättre signalsystem som minskar röttiderna för bilar och fler körfiler över korsningen med Tvärbanan.

Antalet påstigande vid större bytespunkter en vintervardag 2011

Namn	Vardag dygn			Totalt
	Buss	T-bana	Lokaltåg	
Alvik	2 500	20 600	10 000	33 000

Jämförelser några andra stadsutvecklingsområden & tyngdpunkter:

Brommaplan	10 500	13 400		23 900
Liljeholmen	10 200	27 800	10 700	48 700
Vällingby	8 800	10 500		19 300
Gullmarsplan	27 600	35 300	10 100	73 000
Skärholmen	4 100	13 200		17 400

Antal resor med SL jämfört med personbil i båda riktningarna för innerstadssnitt:

Tid	Bil	SL	Totalt	Andel SL
06.00–21.00	407	894	1 301	69%

Andel och antal kollektivtrafikresenärer

Källa: AB Storstockholms Lokaltrafik.

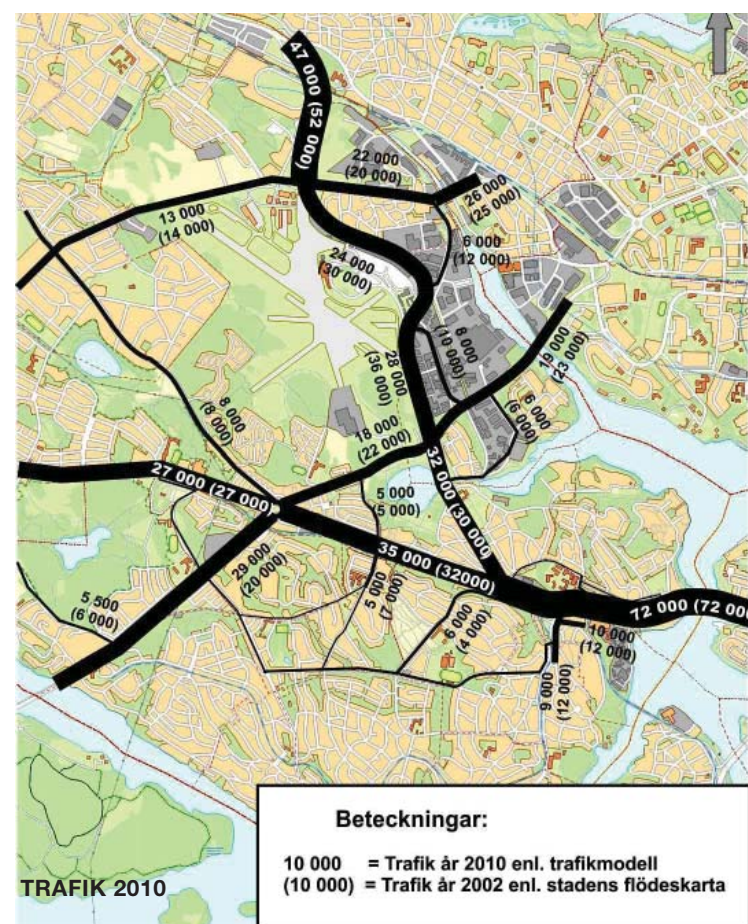
Fakta om SL och länet 2011.

L

LANDSKAPSLAGET AB
Landskapsarkitektur
& Stadsbyggnad

Hur åtgärdas infrastrukturen så att kommunikationsstråket effektiviseras för att frigöra ytor för exploatering?

Stadens mål
"Utveckla samspelet mellan trafikplanering och bebyggelseplanering för ett effektivt genomförande av angelägen infrastruktur."

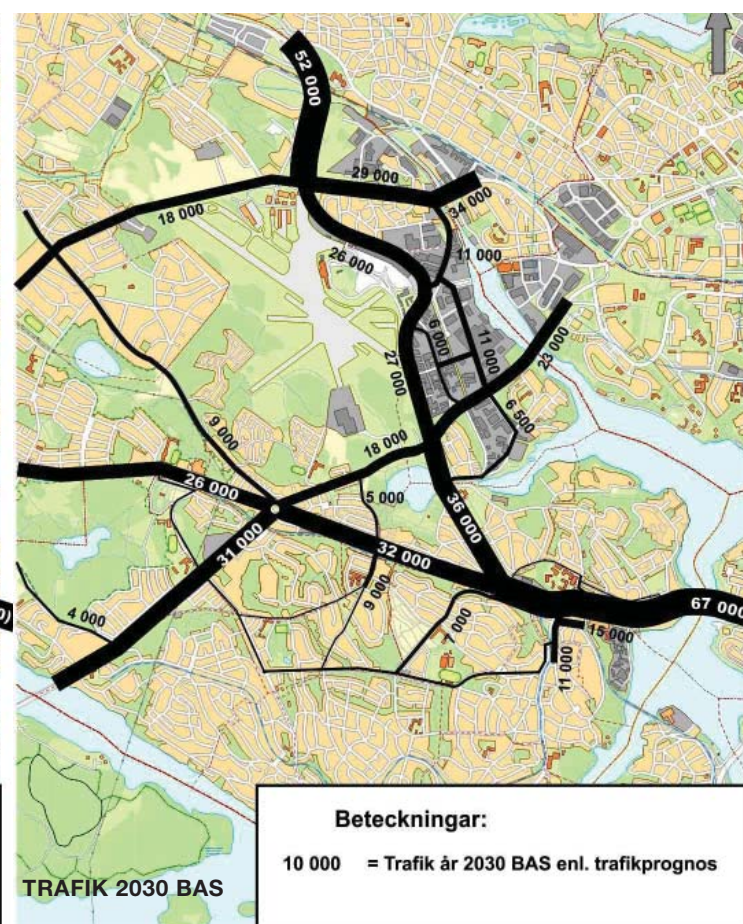


Trafikströmmar kring Alviksplan
Ur Trafikstrukturplan för Centrala Västerort. Stockholm Stad. Trafikkontoret. 2012.

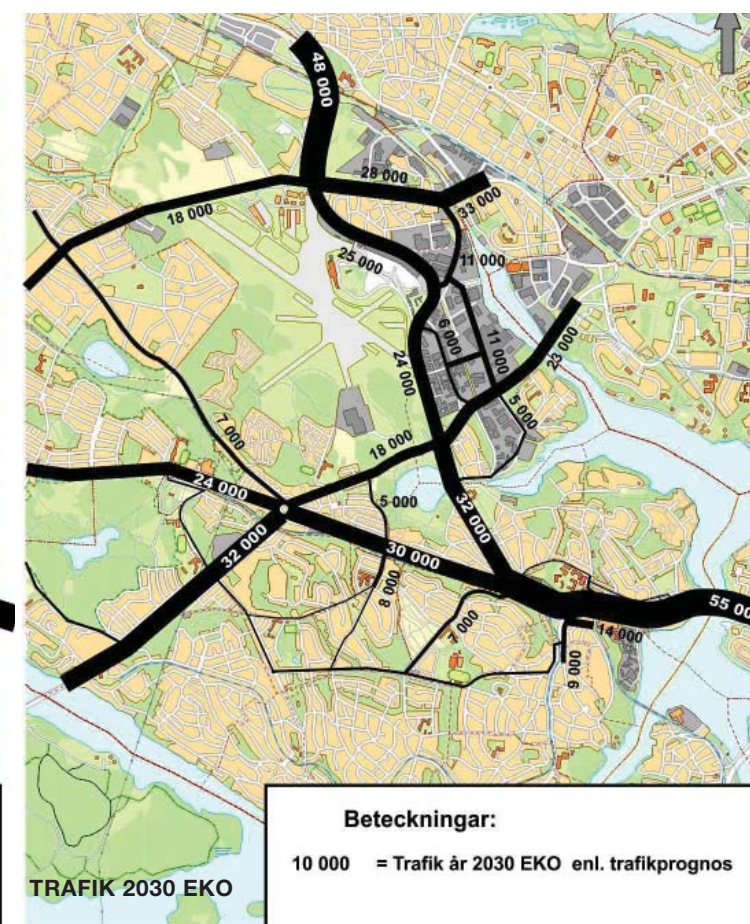
I BAS-prognosen beräknas trafiken utifrån dagens trafiksystem, men med en ökning av nya lägenheter.

Detta ger en viss minskning i trafikmängden på Drottningholmsvägen över Tranebergsbron och en liten ökning av trafiken på Ulvsundavägen och Drottningholmsvägen väster om Ulvsundaplan.

En uppskattad minskning av trafiken fås enbart i ett scenario där även eko-åtgärder sätts in d.v.s inte trafikutförningsåtgärder utan förbättringar i t.ex kollektivtrafik, ändrad parkeringspolicy, höjda trängselavgifter.



I BAS+prognosen är utgångspunkten att omfattande trafikåtgärder görs vid Brommaplan. Detta visar på en generell ökning av trafiken.



I EKO-prognosen utgår man från att åtgärder som ej är trafikutförningsåtgärder påverkar ex dubblerad trängselavgift, förbättringar i kollektivtrafik. Detta visar på en stor minskning av trafiken på Tranebergsbron.

Aktuella utredningar

- Trafikförsörjningsprogram som bl.a. anger att kollektivtrafikandelen ska öka med 5%, har antagits av SL.
- Stomnätsstrategi tas fram av SL. Stomnätet utgör det grova nät av kollektivtrafiklänkar som är av störst betydelse m.h.t andelen resenärer.
- Trafikstrukturplan för centrala Västerort har tagits fram av Trafikkontoret, färdig hösten 2012.
- Trafikmätningar har utförts för att komplettera Trafikstrukturplanen.
- Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030, har tagits fram av Stockholm Stad, augusti 2012.
- Stockholms Cykelplan 2012

Tunnelbanan - upprustningsbehov

Upprustningsåtgärder planeras på gröna linjen till Hässelby. I etapp 1 (åtgärdas från 2015) ligger Alvik/Stora Mossen och sträckans inre delar. Gröna linjens yttre delar avses åtgärdas i en andra etapp, (från 2019). Mellan Stora Mossen och Alvik går tunnelbanans gröna linje på bank och bro. På sträckan finns 3 broar, varav 2 st med stålkonstruktion. Broarna är i dåligt skick och måste bytas inom de närmaste åren. SL planerar att byta ut broarna i befintligt läge.

SL:s spårdepå, Akka:4 avses att flyttas

Enligt avtal mellan SL och Stockholms Stad ska SL avyttra befintlig Bromma depå och flytta depåfunktioner till en ny depå, Ulvsundadepån. Detta ska vara klart före 2014-12-31. Befintliga funktioner som ska vara kvar på Akka:4 är en uppställningsyta för 7 st tunnelbanevagnar, befintlig likriktarstation samt vändspår.

Nockebybanan - inga åtgärder planeras

Nockebybanan har sin slutstation parallellt med tunnelbanans station Alvik. Inga åtgärder planeras för denna linje.

Cykel

Det övergripande cykeltrafiknätet längs bl.a. Drottningholmsvägen och Alviksbron är välutnyttjat. Kopplingarna från bostadsmiljöer till dessa regionala cykelstråk är däremot bristfälliga eller saknas. I Stockholms cykelplan föreslås pendlingstråk längs Drottningholmsvägen, Ulvsundavägen, Runda Vägen samt huvudstråk längs Alviksvägen, Stora Mossens backe, Vidängsvägen, Margrete-lundsvägen och Gustavslundsvägen.

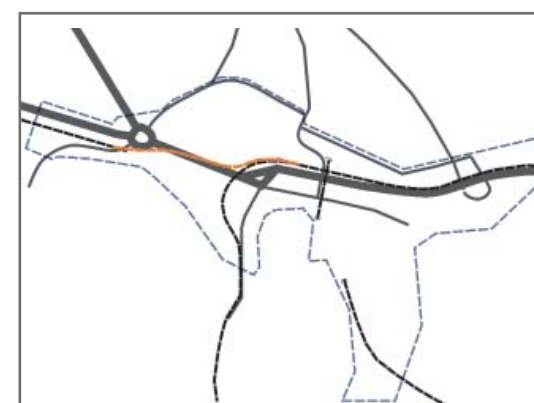
Båt

Under sommarhalvåret trafikeras Alvik Strand av M/S Movitz, Mälarö Skärgårds- trafik.



Drottningholmsvägen,
Bibehållen infrastruktur

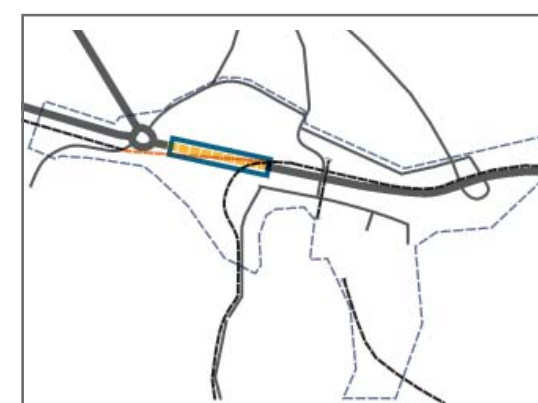
Centrala Alvik förtätas utifrån dagens infrastruktur. Befintlig dragning av vägar och spårvägar ligger kvar.



Drottningholmsvägen,
Omdragning tunnelbana

Samlokalisering väg / tunnelbanestråk ökas genom att tunnelbanans linje byggs om och rätas ut längs Drottningholmsvägen. Tunnelbanan har ett behov av åtgärder på befintliga broar.

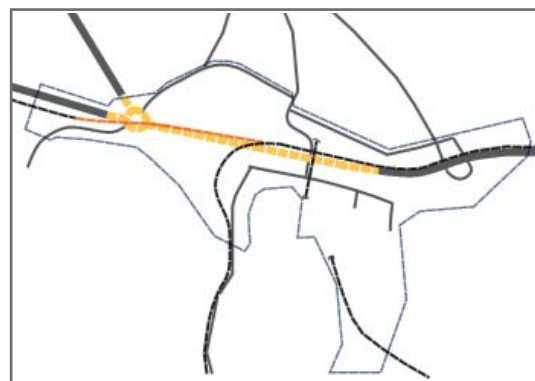
Detta alternativ effektiviserar kommunikationsstråkets ytor och minskar barriärefekten. En ny dragning av Nockebybanan kan ytterligare minska barriäreffekter och öka andelen byggbar mark. Alternativet har diskuterats, men då via en tunnel till Tvärbanans stråk.



Överdäckning Drottningholmsvägen
och uträtning tunnelbanan

Drottningholmsvägen överdäckas en sträcka på 300 m (längre överdäckning jämföras med tunnel och ställer andra krav på utrymning etc). Tunnelbanan samlokaliseras med vägens stråk och placeras på överdäckningen alt. däckas över om detta är möjligt.

Alternativet innebär en konflikt med befintliga ledningar. Hänsyn måste tas till vägens funktion som primär väg för farliga transporter, se bl.a. "Överdäckning - en kunskapsöversikt", Länsstyrelsen i Stockholms Län, 2012:22.



Drottningholmsvägen i tunnel

Vägen läggs i tunnel från Ulvsundaplan och en sträcka österut. Alternativet innebär en konflikt med befintliga ledningar. Hänsyn måste tas till vägens funktion som primär väg för farliga transporter, se bl.a. "Överdäckning - en kunskapsöversikt", Länsstyrelsen i Stockholms Län, 2012:22.

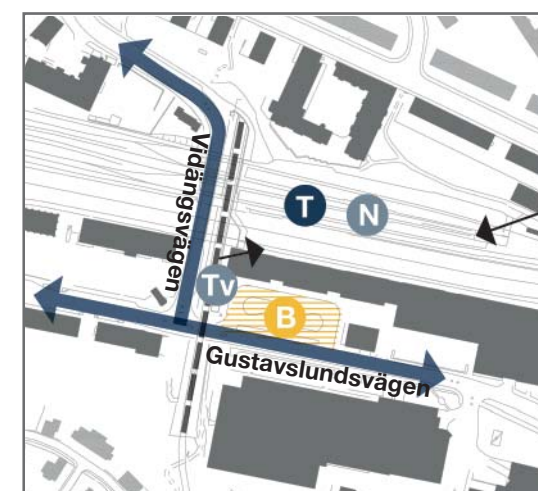
Ett tunnelalternativ är svår genomförbart m.h.t. kostnader och befintliga ledningar m.m.



Ny tillfart till Alviks Strand.

En ny tillfart till Alvik Strand från Drottningholmsvägen/Tranebergsslingan har diskuterats för att avlasta Gustavslundsvägen.

Dagens kapacitet på Gustavslundsvägen är begränsad. Detta begränsar möjligheten att utveckla och förtäta Alvik Strand och Tranebergs Strand.



Flytt av busstorget

En flytt av busstorget till Tvärbanans västra sida har diskuterats för att minska konflikten mellan spårväg och busstrafik.

Busstorget ligger idag placerat öster om Tvärbanan, vilket innebär att busstrafiken måste korsa Tvärbanan.

L

LANDSKAPSLAGET AB
Landskapsarkitektur
& Stadsbyggnad

*Hantering av infrastrukturen; utformning, inordning i stads-
miljön, överbyggande av bar-
riärer, funktionalitet m.m. är
avgörande frågor för hur Alvik
kan utvecklas som attraktiv,
levande och sammanhängande
stadsdel.*

DISKUTERADE ÅTGÄRDER

Diskuterade infrastruktur alternativ

En utveckling kan diskuteras utifrån olika alternativ för hantering av infrastrukturstråken. Här redovisas diskuterade infrastrukturåtgärder för Drottningholmsvägens stråk, spårvägen m.m.

Alternativ för bl.a. tunnel och marknivå har studerats i bl.a. *Nybebyggelse i kv. Akka mm. jämte Drottningholmsvägen förbi Alvik och Ulvsundaplan. Översiktlig trafik- och exploateringsutredning.* Grontmij. 2009.

Buss

Flytt av befintligt busstorg

En flytt av busstorget till andra sidan av Tvärbanan har diskuterats för att minska konflikten mellan spårtrafiken och buss/biltrafik som måste korsa spåret.

Spårväg/tunnelbana

Tunnelbanan Alvik - Stora Mossen

En uträtning av tunnelbanan mellan Stora Mossen och Alvik har diskuterats för att samlokalisera infrastrukturen i Drottningholmsvägens stråk och rätta ut befintlig snäv kurva som medför ökad skötselkostnad p.g.a. slitage. En uträtning av spåret har utretts av SL men ingår inte i nuvarande planer.

Ett tredje spår för tunnelbanan

SL har utrett frågan kring ett tredje spår på Hässelbylinjen, men anser inte att detta är aktuellt genom Alvik bl.a. p.g.a. begränsade utbyggnadsmöjligheter längs passager längre ut.

Ny dragning Nockebybanan

En effektivisering av infrastrukturen i Alviksvägens stråk genom en samlokalisering av väg och spår kan ev. förbättra möjligheterna att förtätat sammanhängande ytor och öka stadssambanden. Detta har inte studerats. Möjligheten att dra Nockebybanan genom en bergtunnel till Alviks Torg har studerats som ett idéförslag i "Trafikutredning för centrala Västerort" men anses inte aktuellt idag.



Västerorts pendlings- och huvudstråk
Ur Stockholms cykelplan 2012, remisshandling, Trafikkontoret 2012.

Justerade stationslägen tunnelbana

Möjligheten att justera läget för befintligt stationsläge Alvik har diskuterats. Enligt SL är avståndet mellan stationerna Stora Mossen och Alvik för kort för att vara optimalt, men SL har idag inga planer på att flytta stationerna.

Tvärbanans utbyggnad

I samband med Tvärbanans utbyggnad har en nedgrävning av Gustavslundsvägen diskuterats. Detta alternativ är inte aktuellt idag.

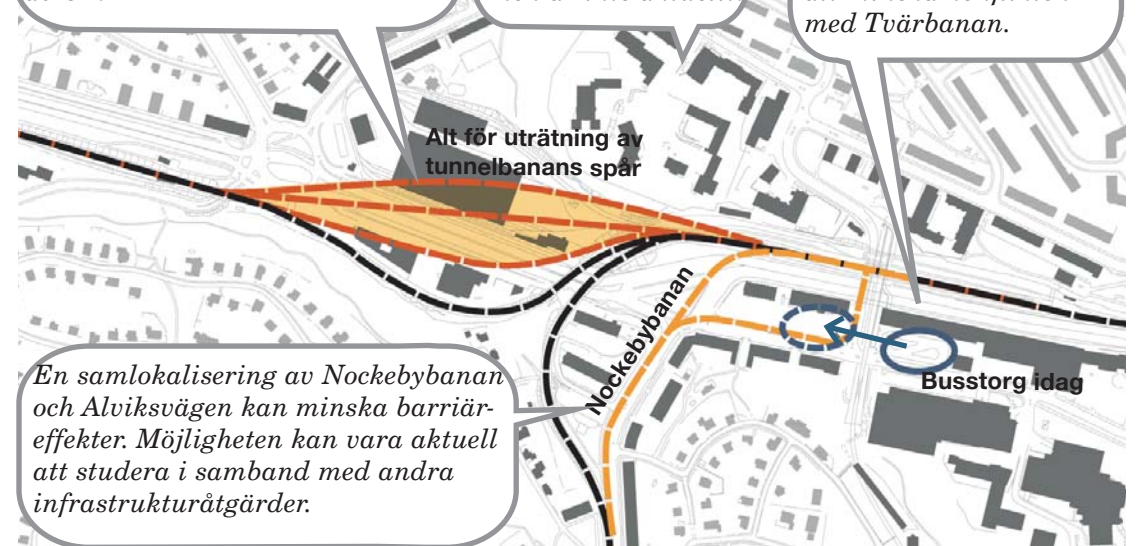


Pendlings- och huvudstråk Alvik
Ur Stockholms cykelplan 2012, remisshandling, Trafikkontoret 2012.

En uträtning av tunnelbanans spår mellan stationerna Stora Mossen och Alvik har diskuterats av SL.

Ett tredje spår på Hässelbylinjen, har utretts av SL, men är inte aktuellt.

En flytt av busstorget till Tvärbanans västra sida har diskuterats för att minska konflikten med Tvärbanan.



Diskuterade åtgärder spår & buss

Stadens mål

"Utveckla samspelet mellan trafikplanering och bebyggelseplanering för ett effektivt genomförande av angelägen infrastruktur."

"Inrikta planeringen på ökad rörlighet för gående och cyklister."

SLUTSATS

Kommunikationsstråket väg & spår

- Samlokalisering och effektivisering av väg- och spårvägsstråken är en förutsättning för att frigöra större och mer sammanhängande exploateringsytor. Ett helhetsgrepp krävs för att få ut maximal effektivisering dvs tunnelbana, Nockebybana och Drottningholmsvägen bör studeras i ett sammanhang.

- Åtgärder för kommunikationsstråket är en förutsättning för att uppnå Promenadstadens stadsutvecklingsmål för Alvik. Dessa bör syfta till att skapa en tät, sammanhållen stad med goda stadssamband. Åtgärder studerade i bl.a. Trafikstrukturplan för centrala Västerort syftar främst till en ökad framkomlighet för biltrafiken. Detta är ett alltför snävt synsätt för att uppnå såväl Vision 2030, Promenadstadens och Framkomlighetsstrategins mål.

- Utveckla det goda kollektivtrafikläget och tillgång till pendelcykelstråk. Boende i denna stadsdel bör inte i framtiden vara bilberoende, utan en del av innerstadens struktur enligt översiktsplanens intention om stadsutvecklingsområdet.

- Drottningholmsvägens karaktär kommer även fortsättningsvis att påverka upplevelsen av stadsbilden, såvida inte ett tunnelalternativ väljs. Trafikmängderna kommer även fortsättningsvis vara mycket höga. Hantering av vägen karaktärsmissigt är avgörande för vilken typ av stad vi kan utveckla i Alvik.

Kollektivtrafik

- Enligt RUFS 2010 ska Stockholmsregionen bli Europas mest attraktiva storstadsregion. För att regionen ska kunna uppfylla sin vision, krävs att kollektivtrafikens kvalitet och kapacitet utvecklas.

- Utveckla och värna reseknutpunkten

- Bevara närhet mellan kollektivtrafikslag. Utveckla mötesplatsen och bekvämlighet vid byten. Stärk noden genom kompletterande service i mycket tillgängliga lägen, nära kollektivtrafiken.

- Trygga, säkra och trevliga gång- och cykelstråk bör särskilt utvecklas mellan boendemiljöer och kollektivtrafiklägen.

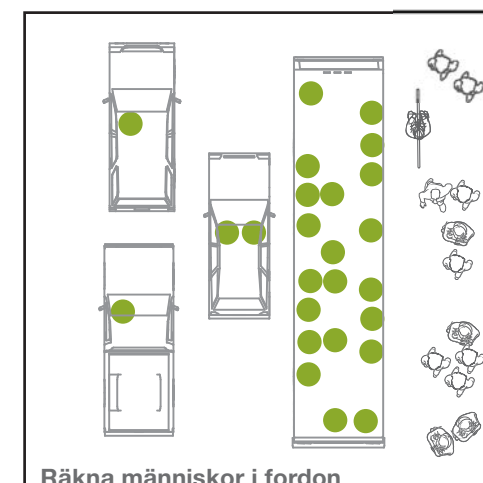
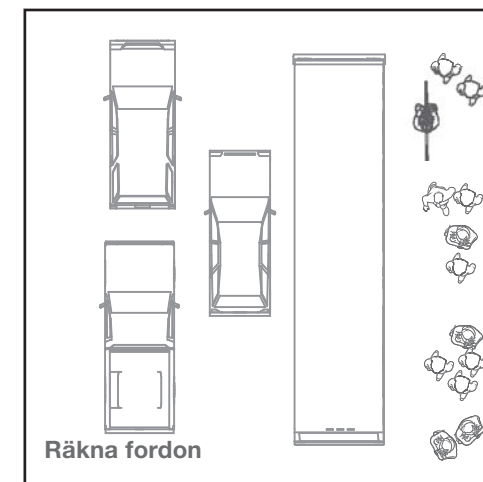
- En ökad belastning på tunnelbanans nät kan i framtiden ställa krav på kompletterande busstrafik. Busskörfält kan då bli aktuellt på Drottningholmsvägen. Frågan är inte aktuell i dagsläget då Drottningholmsvägen saknar kapacitet för detta och tunnelbanan fortfarande har kapacitet kvar, men en strategisk långsiktig plan bör säkras.

- En flytt av busstorget kan vara aktuell för att utveckla centrum, minska konflikten mellan spår- och vägtrafik.

Cykel & båt

- I Cykelplan för Stockholm 2012 anges en hög ambitionsnivå för att förbättra cykeltrafiknätet. Drottningholmsvägen, Ulvsundavägen och Runda vägen/Alviksbron pekas ut som pendelstråk. Huvudstråk pekas ut längs Alviksvägen, Stora Mossens Backe, Vidängsvägen m.m.

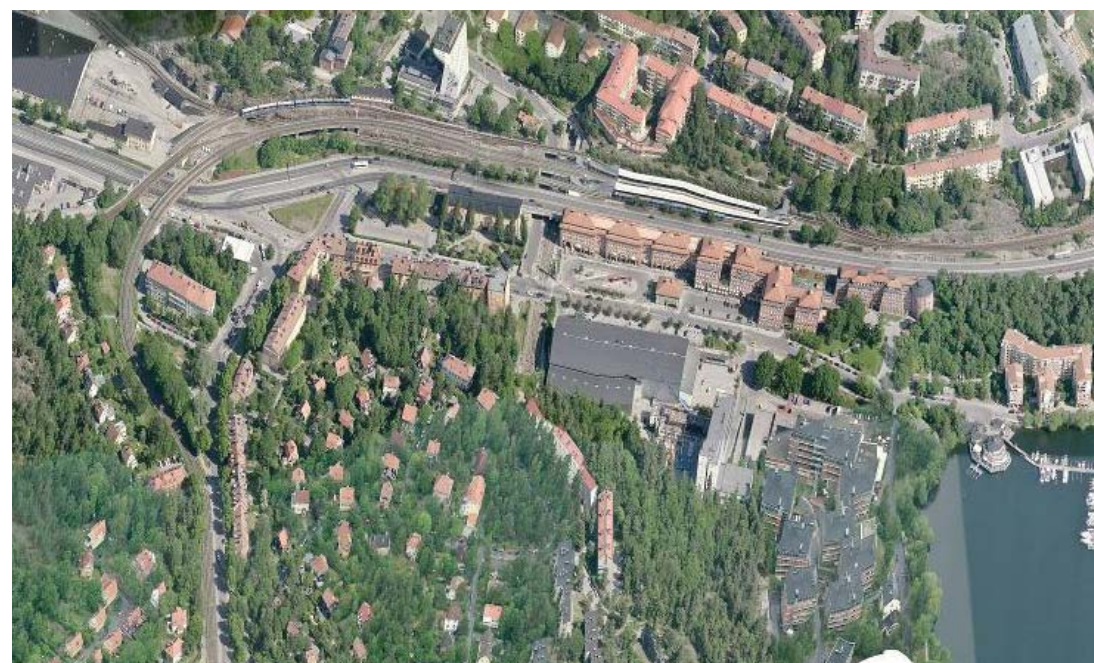
- Kompletterande båttrafik SL har för avsikt att studera potentialen för båttrafik som del av kollektivtrafiknätet för bl.a. Alvik. En aktiv båttrafik kan aktivera strandpromenaden som vardagsstråk, vilket levandegör stadens möte med vattnet.



Snedfoto, centrala Alvik

Infrastrukturen tar idag upp en stor andel av ytor i centrala Alvik. De har en kraftig påverkan på stadens funktioner och upplevelsen av stadsbilden.

I ett framtida stadsbyggande krävs en annan syn på hur trafiken kan integreras i staden. Infrastrukturen bör samlas för att effektivisera platsutnyttjandet samt utformas för att minska såväl fysiska barriäreffekter som visuell påverkan på stadsbilden.



Trafikkapacitet, räkna resenärer

Ett framtida transportsystem bör inrikta på effektiva och miljösmapta system med fokus på många resenärer på liten yta. Bild Gehl Architects.

7. Slutsats

Vad finns det för möjligheter att utveckla Alvik i enlighet med Promenadstadens intentioner?

Här sammanfattas översiktligt analysområdets kvaliteter och brister samt analysens slutsatser. Sist redovisas en översiktlig jämförelse mellan de tre huvudsakliga infrastrukturalternativ som diskuterats. Denna jämförelse ska ses som schematisk och förenklad. Syftet är att väcka frågor inför fortsatt utredningsarbete.

ALVIK IDAG

Centrala Alviks kvaliteter

Centrala Alvik har ett strategiskt läge i regionen och i stadsdelen. Det är en betydelsefull reseknutpunkt med ca 33.000 påstigande resenärer per vardagsdygn och ytterligare ett stort antal som passerar igenom. Alviks Torg, centrum, är nära kopplad till reseknutpunkten. Utöver en god kollektivtrafiktillgänglighet finns god närhet till de övergripande cykelstråken.

Centrala Alvik inrymmer flera betydelsefulla målpunkter bl.a. Alvik Strand, SALK-hallen, Medborgarhuset, tunnelbanans stationslägen m.m. I Alvik finns tydliga historiska kopplingar som ger området en stark identitet och attraktivitet. I centrala Alvik finns tillgänglighet till Mälarens vatten och en strandpromenad som knyter samman området med övriga vattennära stadsmiljöer och rekreationsområden.

Centrala Alviks brister

Centrala Alvik delas av infrastrukturstråkens barriärer och är starkt separerad från norra och södra Alvik av den brant sluttande terrängen. Detta bidrar till bristfälliga stadssamband mellan olika delar av Alvik. Även de gröna strukturerna har bristfälliga länkar genom centrala Alvik. Stadsbilden är osammanhängande och svår att orientera sig i. Det finns en generell brist på attraktiva mötesplatser och trygga, trivsamma rörelsestråk för gående och cyklister. Alviks Torg behöver utvecklas och vitaliseras som centrum. Cirka 1/5 av centrala Alvik (analysområdet) utgörs av infrastrukturåläggningar med begränsad funktionsblandning.

SLUTSATSER FRÅN ANALYSEN

Mål för Stadsutvecklingsområde Alvik

I målet om att tillföra en tät, sammanhängande stad med goda stadssamband i Alvik finns en vilja att:

- Förtäta och exploatera stora, sammanhängande ytor.
- Uppnå en täthet, mångfald och funktionsblandning som liknar innerstadens stadsmiljö.
- Knyta samman Alviks olika delar genom fler och förbättrade stadssamband för gående och cyklister.

Hantering av infrastrukturen är avgörande

En slutsats från analysen är att hanteringen av infrastrukturstråken är den huvudfråga som enskilt och i störst utsträckning påverkar möjligheten att uppnå promenadstadens mål för Alvik som stadsutvecklingsområde.

Utvecklingsmöjligheterna skiljer sig avsevärt åt beroende på om infrastrukturen ligger kvar som idag eller kan förändras med syftet att samordna väg/spårväg för att minska barriäreffekter och utveckla en sammanhållen stad med goda stadssamband.

Olika alternativa infrastrukturåtgärder har diskuterats och vissa utredningar har gjorts. I dagsläget saknas dock fördjupade studier där olika alternativ jämförs utifrån både trafiktekniska och stadsbyggnadsmässiga vinster.

Alviks Torg och resande knutpunkten

Alviks Torg och resandeknutpunkten utgör tillsammans dagens centrumnod. Både centrumfunktionen och resandeknutpunkten har potential att utvecklas och noden bör stärkas för att skapa ett mer attraktivt och vitalt centrum i ett växande Alvik.

Utvecklingen bör ske i befintligt läge och genom en fortsatt stark koppling mellan de två funktionerna. Potentialen att stärka centrum hänger nära samman med den synergieffekt som kan fås genom en utveckling baserad på kopplingen mellan knutpunkten och handels/servicefunktionerna.

Resandeknutpunkten är svår att flytta då attraktiviteten är beroende av nära samband mellan samtliga kollektivtrafikslag. Tunnelbanans stationsläge, bussarna och Nockebybanan kan möjligen flyttas i sidled. Tvärbanan ligger däremot fast i sitt läge och detta begränsar möjligheten att flytta övriga stationslägen.

Stärk socio-ekologiska stadssamband

Den påtagligt separerade centrala delen av Alvik behöver kopplas samman med omgivande stadsdelar. Detta gäller både stadssamband för gående och cyklister samt gröna och ekologiska samband.

Vid en förtätning kan stadssamband med fördel utformas för att ge socio-ekologiska vinster med såväl länkar för människor som ekosystem för nyckelarter samt rekreations ytor. I fortsatt arbete kan kunskap kring detta ökas genom ett samarbete med Stockholm resilience Center som medverkar i Albano projektet där ett socio-ekologiskt stadsbyggande praktiseras.

Mer upplevelserik & sammanhängande stadsbild

Vid en förtätning bör stadsbilden i centrala Alvik göras mer sammanhängande och upplevelserik. Sambanden till omgivande smalhus- och trädgårdstad bör tydliggöras. Kvaliteterna i dessa omgivande delområden bör tas tillvara i centrala Alvik och i mötet med den nya bebyggelsen.

Vid en förtätning bör balansen mellan bevarandet av de starkt enhetliga delområdenas karaktär och den tillförda bebyggelsen studeras. I några delområden är enhetligheten en stark kvalitet ex. trädgårdstads-, förstads- och smalhusmiljön. I ex Alviks Strand bidrar enhetligheten snarare till att miljön upplevs sakna upplevelser, variation och stadsmässighet.

Utveckla stadskvaliteter, mötesplatser

Det finns starka målpunkter i centrala Alvik. Detta bidrar till ett relativt kontinuerligt flöde av människor längs nyckelstråk trots att stråk och publika mötesplatser generellt har en bristfällig utformning som inte inbjuder till stadsliv.

Det finns ett behov av att stärka attraktiviteten i stadens primära rörelsestråk, tillföra en mer upplevelserik stadsmiljö samt fler och mer genomtänkt utformade publika mötesplatser.

Hög exploateringsgrad

Med bakgrund i promenadstadens mål om en tät, sammanhållen stad samt ett antagande om att en exploatering ska bära infrastrukturåtgärder förväntas exploateringen av analysområdet att bli hög.

För att också uppnå promenadstadens mål om en blandad, attraktiv och levande stad blir en stor utmaning frågan kring hur stadslivskvaliteter, publika rum, stråk och socio-ekologiska samband integreras i en tät ny bebyggelse.

De redovisade utvecklings -
alternativen är kraftigt
förenklade och genomförbarheten
är inte prövad eller studerad.

Syftet är att väcka frågor inför
fortsatt utredningsarbete.

ÖVERSIKTLIG JÄMFÖRELSE AV INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Schematiska alternativ

De redovisade utvecklingsalternativen är kraftigt förenklade och genomförbarheten är inte prövad eller studerad. Syftet är enbart att väcka frågor inför fortsatt utredningsarbete.

Alternativen som jämförs ska ses som schematiska och bygger på utvecklingssidéer som diskuterats i olika sammanhang.

Syftet

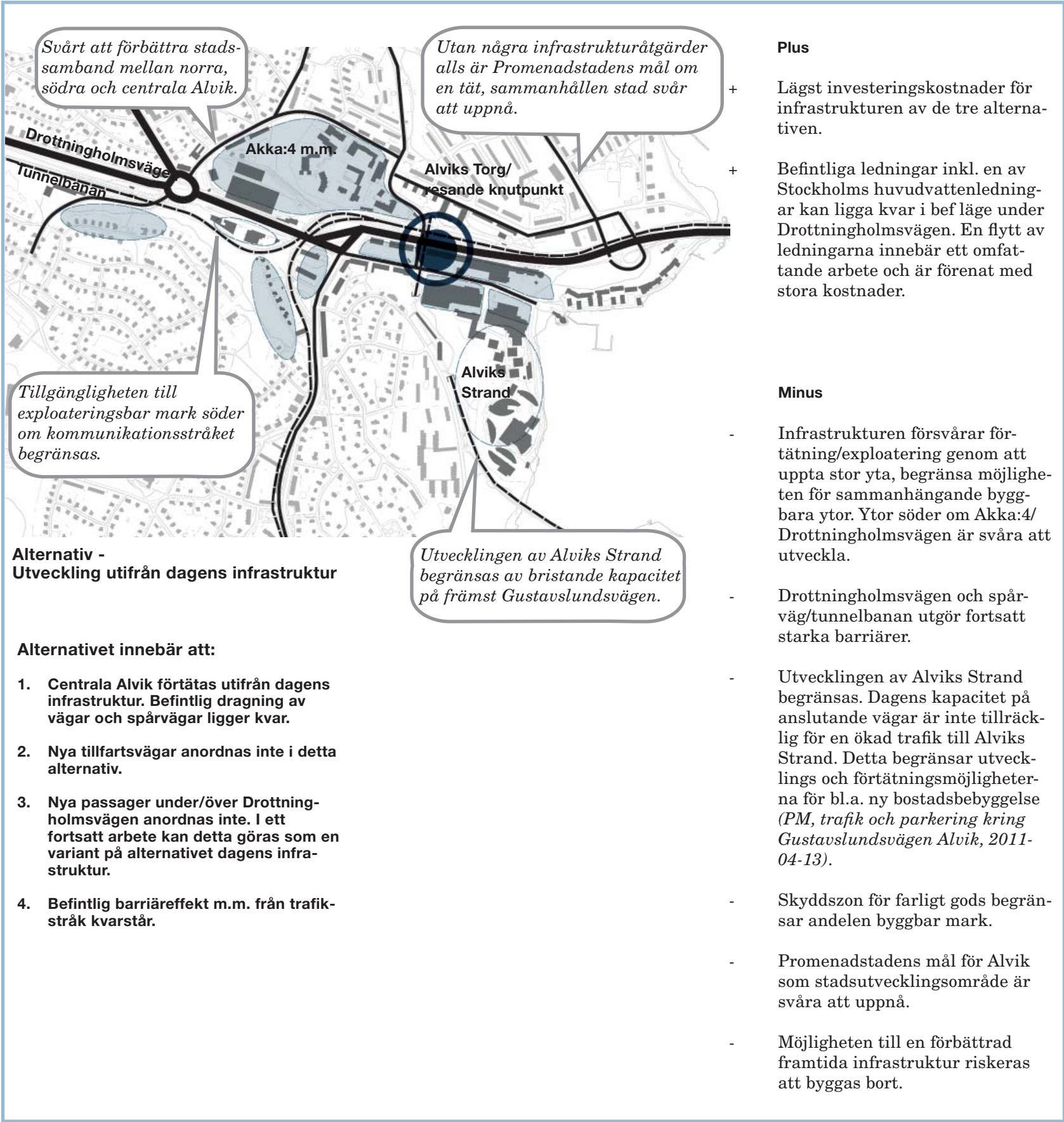
Syftet är att redovisa en grov bild av de styrkor och svagheter som kan urskiljas i detta tidiga skede. I ett fortsatt arbete måste alternativ som bedöms mest intressanta för Alvik studeras i detalj innan slutgiltiga slutsatser kan dras.

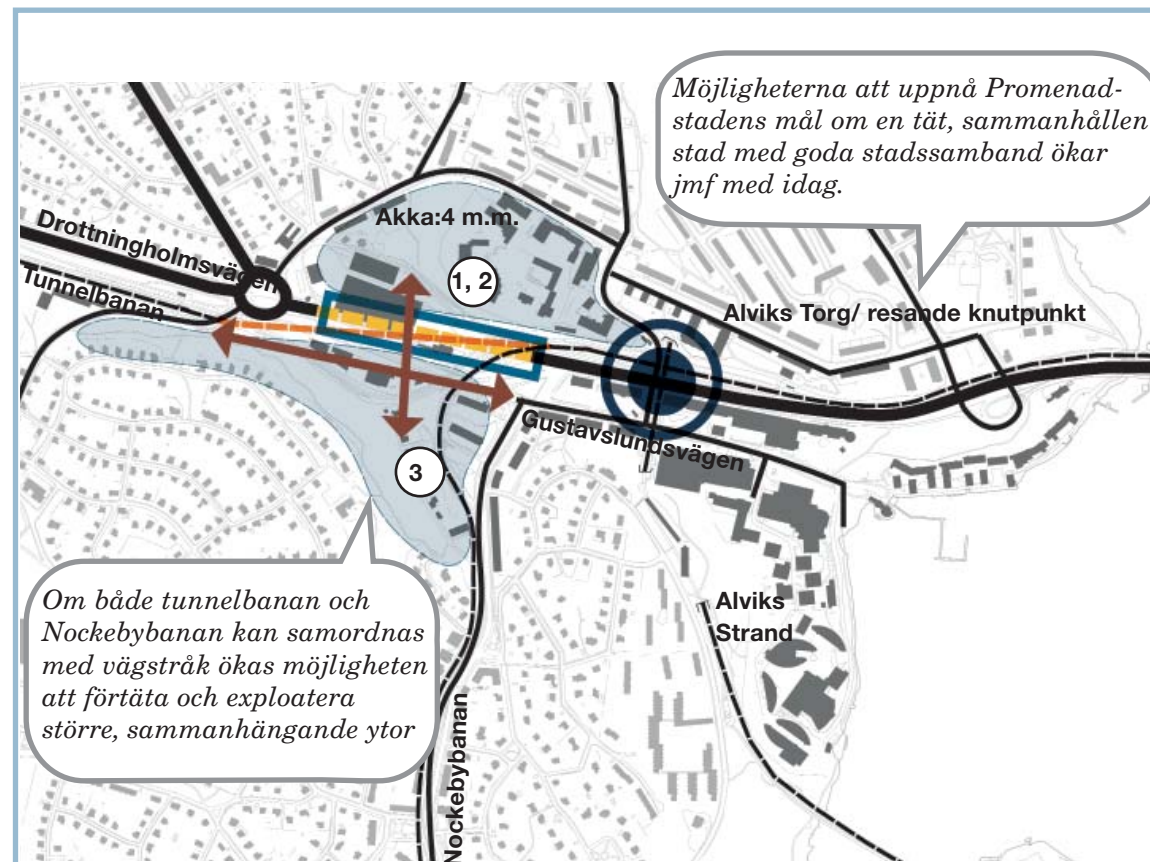
Fokus på stadsutvecklingsvinster

Det bör betonas att infrastrukturåtgärder i detta sammanhang diskuteras utifrån möjligheten att uppnå stadsbyggnadsvinster, inte framkomlighetsvinster.

Åtgärder på infrastrukturen i Alvik påverkar framkomligheten såväl inom området som för övriga sträckor på bl.a. Drottningholmsvägen, Ulvsundavägen.

Den samlade effekten av olika åtgärder samt den detaljerade utformningen av åtgärder får studeras i fortsatt arbete.





Alternativ - Överdäckning av Drottningholmsvägen

Alternativet innebär att:

1. Drottningholmsvägen och tunnelbanans stråk samlokaliseras för att effektivisera infrastrukturstråkets utbredning.
2. Drottningholmsvägen överdäckas på en sträcka (300 m) för att förbättra stadssamband och minska trafikens störningar. Om möjligt överdäckas även tunnelbanan.
3. Nockebybanans läge påverkas av en överdäckning. Omfattningen får studeras i fortsatt arbete.

Plus

- + Samlokalisering väg/spår minskar infrastrukturens yta, vilket ökar andelen exploateringsbar mark.
- + Skyddsavstånd mot överdäckning vid Akka 4 bör kunna minskas till ca 8 m (jämför projekt överdäckning E18 Tensta/Rinkeby).
- + Tillgängligheten till markytor söder om nuvarande Drottningholmsvägen/tunnelbanan ökar, vilket ökar möjligheten att bebygga naturmarken mot Stora Mossen.
- + Gustavslundsvägens stråk kan förlängas och kopplas till Stora Mossens Backe. Det centrala stråket kan återta sin historiskt starka roll som sammankopplande centrumstråk.
- + Kopplingen mellan norra och södra Alvik kan förbättras. Detta möjliggör ett tillskapande av socio-ekologiska stadssamband.
- + Befintliga ledningar inkl. två av Stockholms huvudvattenledningar kan möjligen ligga kvar i bef. läge under Drottningholmsvägen.
- + Om även tunnelbanan kan överdäckas kan dagens barriär tas bort.
- + Möjligheten att utveckla Alvik i enlighet med Promenadstadens mål ökar.
- + Trafik- och spårdragning kan åtgärdas för förbättrad framtida kapacitet.

Minus

- Överdäckningen kan medföra påverkan på alt. rivning på fastigheten för Alviks Måleri, Medborgarhuset vilka är kulturhistoriskt klassade.
- Infrastrukturinvesteringen medför omfattande kostnader, ombyggnad av trafikplatser, anslutande vägar m.m.
- Om tunnelbanan inte kan samordnas med Drottningholmsvägen och överdäckas, kvarstår denna som en barriär.
- Ulvsundaplan behöver åtgärdas för att trafiksäkerhet, stadssamband och stadsbild ska förbättras.
- Nockebybanan kan möjligen ligga kvar i befintligt läge, men troligen krävs en ombyggnad för att anpassa till tunnelbanans nya läge.
- Långa driftstörningar vid ombyggnad av nyckelkommunikationsstråk påverkar Västerort.

	Plus + Genomfartstrafik läggs i tunnel. Detta minskar störningar i marknivå, ökar möjligheten för trafiksäkra stadssamband för gående och cyklister. + Samlokalisering väg/spår minskar infrastrukturens yta, vilket ökar andelen exploateringsbar mark. + Skyddsavstånd mot tunnel bör kunna minskas till ca 8 m (jämför projekt överdäckning E18 Tensta/Rinkeby). + Tillgängligheten till markytor söder om nuvarande Drottningholmsvägen/tunnelbanan ökar, vilket ökar möjligheten att bebygga naturmarken mot Stora Mossen. + Gustavslundsvägens stråk kan förlängas och kopplas till Stora Mossens Backe. Det centrala stråket kan återta sin historiskt starka roll som sammankopplande centrumstråk. + Tillgängligheten ökar till resandeknutpunkten från Traneberg, Akka:4 m.m. + Kopplingen mellan norra och södra Alvik kan förbättras avsevärt. Socio-ekologiska stadssamband kan skapas. + Om både vägstråk och tunnelbana kan läggas i tunnel kan dagens väg/spårvägsbarriär tas bort. + Alvik kan utvecklas i enlighet med Promenadstadens mål. + Trafik- och spårdragning kan åtgärdas för förbättrad framtida kapacitet.	Minus - Tunnelalternativet medför omfattande kostnader, ombyggnad av trafikplatser, anslutande vägar, flytt av befintliga ledningar m.m. - Alternativet medför kraftig påverkan på alt. rivning av fastigheten för Alviks Måleri, Medborgarhuset vilka är kulturhistoriskt klassade. - Alternativet medför ev påverkan på eller rivning av fastigheter i anslutning till Ulvsundaplan. - Om tunnelbanan inte kan läggas i tunnel, kvarstår denna som en barriär. - Befintliga ledningar under Drottningholmsvägen, inkl. en av Stockholms huvudvattenledningar, måste flyttas. - Nockebybanan kan möjligen ligga kvar i befintligt läge, men troligen krävs ombyggnad av spårvägsstråket för att anpassa dragningen till tunnelbanans nya dragning. - Ombyggnad krävs av samtliga stationslägen samt resandeknutpunkten.
Alternativ - Drottningholmsvägen i tunnel Alternativet innebär att: 1. Den övergripande genomfartstrafiken på Drottningholmsvägen, Alviksplan och eventuellt trafikplatsen Ulvsundaplan läggs i tunnel för att förbättra stadssamband och minska trafikens störningar. 2. Tunnelbanans dragning samlokaliseras med vägen för att effektivisera infrastrukturstråkets utbredning. Möjligheten att även lägga tunnelbanan i tunnel bör utredas om detta alternativ studeras vidare. 3. Nockebybanan påverkas troligen av ombyggnaden. Detta får studeras i fortsatt arbete.		



Med ny tillfart som avlastar Gustavslundsvägen ökar möjligheten att förtäta och utveckla Alviks Strand och Tranebergs Strand.

Plus

- + Alvik Strand och Tranebergs Strand kan förtätas /exploateras. Ny tillfart avlastar Gustavslundsvägen.
- + Möjligheten att utveckla Alvik i enlighet med Promenadstadens mål ökar.

Minus

- En ny tillfart till Drottningholmsvägen kan vara svår att genomföra p.g.a. vägens trafikbelastning.
- En ny tillfart påverkar Drottningholmsvägens kapacitet för ett större omland.

**Alternativ -
Ny tillfart till Alvik Strand / Tranebergs Strand**

Alternativet innebär att:

Ny tillfart byggs till Alvik Strand/Tranebergs Strand för att avlasta Gustavslundsvägen. Det ökar möjligheten att förtäta och utveckla Alviks Strand och Tranebergs Strand.



LANDSKAPSLAGET AB
Landskapsarkitektur
& Stadsbyggnad

Källor

SKRIFTLIGA REFERENSER

*Alvik stadsanalys - från förort till prome-
nadstad.* Spacescape. 2012-11-19.

Andersson, M. *Stockholms årsringar. En
inblick i stadens framväxt. Stockholmia
förlag. 1998.*

Cykelplan 2012. Remisshandling. Trafik-
kontoret, Stockholm Stad. 2012.

Fakta om SL och länet 2011. Diarienum-
mer: SL-2012-02981. AB Storstockholms
Lokaltrafik. 2012-08-14

*Framkomlighetsstrategi för Stockholm
2030. En strategisk inriktning för stor-
stadsgator i världsklass.* Stockholm Stad.
2012.

*Handelsutredning för detaljhandeln i Jön-
köpings kommun inom Stadsbyggnads-
vision 2.0.* Jönköpings Kommun. WSP.
2010-03-10.

*Kv Akka - Översiktlig trafik- och exploa-
teringsutredning.* Exploateringskontoret,
Stockholm Stad. Rosenbergs arkitekter.
2008-12-03.

Landskapsanalys Traneberg. Markkonto-
ret Ytterstad. Landskapslaget. 2006.

Landskapsanalys Alvik. Gatu- och fastig-
hetskontoret. Landskapslaget. 2003.

Lundberg, P. Ewing, A. *Brommaboken
2007.* Bromma Hembygdsförening. 2007.

Lundevall, P. *Stockholm, den planerade
staden.* Carlssons Bokförlag. 2006.

Länsstyrelsen i Stockholms läns sam-
manställning över vägar och vissa lokala
trafikföreskrifter inom Stockholms län;
01FS 2012:14, mars 2012

*Nybebyggelse i kv. Akka mm. jämte
Drottningholmsvägen förbi Alvik och
Ulvsundaplan. Översiktlig trafik- och
exploateringsutredning.* Grontmij. 2009-
01-26.

Områdesanalys för centrala Bromma.
Exploateringskontoret, Stockholm Stad.
Landskapslaget. 2012.

*PM, trafik och parkering kring Gustav-
slundsvägen Alvik,* 2011-04-13. Stockholm
Stad. Vectura Consulting AB. 2010.

*Park- och naturtillgång i Stockholms
Stad. Analys av stockholmarnas tillgång
till parker, naturområden, områden med
god ljudkvalitet och idrottsanläggningar.*
Rapport 101215. Stockholm Stad, Spaces-
cape.

Parkplan för Bromma. Stockholm Stad
och Bromma Stadsdelsförvaltning. 2008.

*Regional utvecklingsplan för Stock-
holmsregionen. RUFs 2010.* R 2010:5.
Regionplanenämnden. Länsstyrelsen i
Stockholms län. Antagen av landstings-
fullmäktige 2010.

*Riskhänsyn vid planläggning av bebyggel-
se – människors säkerhet intill vägar och
järnvägar med transporter av farligt gods,*
remissutgåva. Länsstyrelsen i Stockholms
län. 2012-08-31.

*Stockholms Parkprogram. Handlingspro-
grammet 2005–2009 för utveckling och
skötsel av Stockholms parker och natur.*
Stockholm Stad. Markkontoret. 2006-01-
23

*Tranebergsslingans förlängning. Förslag
från NCC. Preliminära gatusynpunkter.*
Stockholm Stad. Exploateringskontoret.
2012-06-13.

Trafikstrukturplan för centrala Västerort.
Stockholm Stad. Trafikkontoret. Grontmij.
2012.

MUNTliga REFERENSER

- Lars-Gösta Alm, Bromma närpolis

- Gunnar Hedman,
Bromma Stadsdelsförvaltning

- Annica Lagerqvist, verksamhetsområ-
deschef Förskola och Teknik, Bromma
Stadsdelsförvaltning

- Peter Lundevall, Stockholm Stad,
Stadsbyggnadskontoret

- Charlie Sanrell, Fältgruppen Bromma

- Rolf Gäfvert, Trafikkontoret, Stock-
holm Stad och Jan-Erik Hollander,
Grontmij.

- Tony Karlsson, Martin Lindahl, SL

KÄLLOR PÅ NÄTET

Stockholms Stadsmuseum,
www.stadsmuseum.stockholm.se

Bromma Hembygdsförening,
www.brommabembygd.se

Stockholmskällan,
www.stockholmskallan.se

Bygg- och plantjänsten, gällande planer,
Stockholms Stad.
[http://insynsbk.stockholm.se/Byggoch-
plantjansten/GallandePlan/](http://insynsbk.stockholm.se/Byggoch-plantjansten/GallandePlan/)

