

Rapport

TRAFIKUTREDNING FÖR ALVIKS STRAND



Slutrapport

2026-02-27

Uppdrag: 327780
Titel på rapport: Trafikutredning för Alviks strand.
Status: Granskningskopia
Datum: 2026-02-27

Medverkande

Beställare: Vasakronan och JM AB
Kontaktperson: Therese Hultquist Vasakronan, Signe Wernberg JM AB
Konsult: Tyréns AB
Uppdragsansvarig: Stefan Jonsson
Kvalitetsgranskare: Åsa Lilja

Revideringar

Revideringsdatum: Revideringsdatum.
Version: Version.
Initialer Initialer.

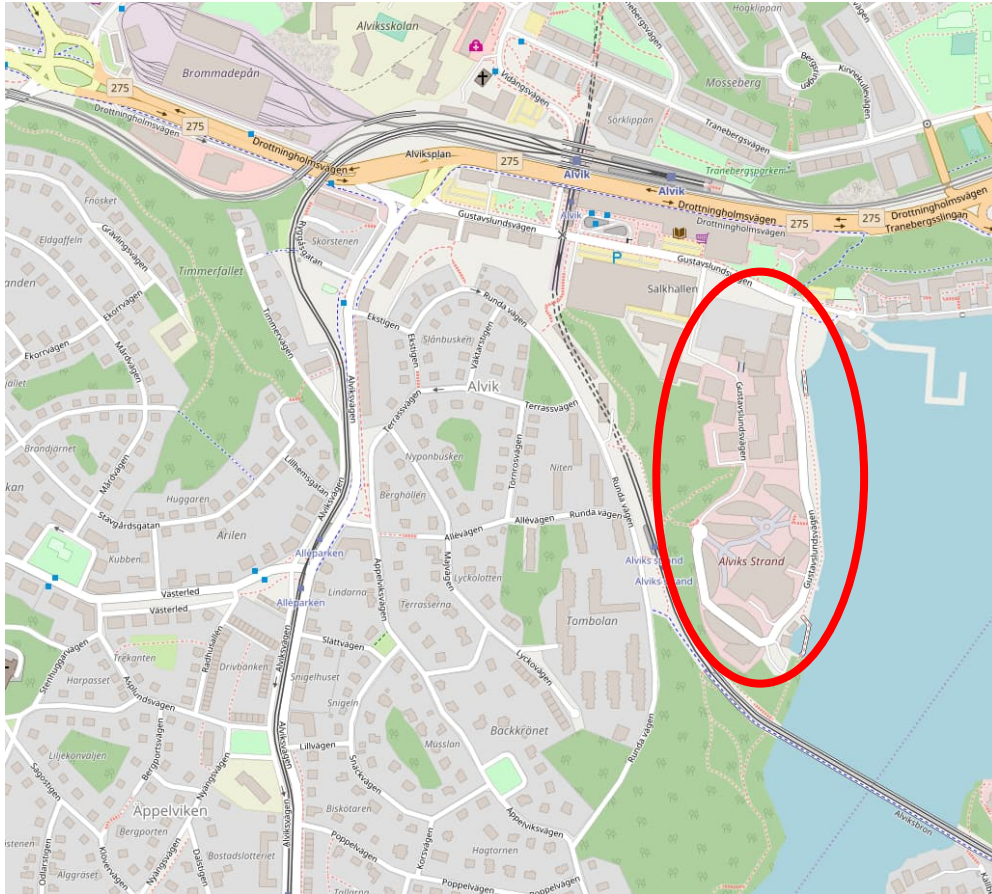
Uppdragsansvarig:

Stefan Jonsson
Datum: 2026-02-27

Handlingen granskad av:

Åsa Lilja
Datum: 2026-02-17

Sammanfattning



Figur 1 Området Alviks strand placerat vid vattnet i närheten av Alviks Torg

Fastigheterna Racketen 10 och Alvik 1:18 planeras att utvecklas med bostäder, förskolor, LSS-boenden, kontor och lokaler för kommersiell service. Vasakronan och JM är huvudsakliga markägare i området och beställare av denna trafikutredning, som utgör underlag till detaljplan.

Området ligger centralt nära service och butiker vid Alviks centrum. Avståndet till knutpunkten för kollektivtrafik vid Alviks tunnelbanestation med bussterminal och hållplats för Tvärbanan är mellan 300 och 700 m. Tvärbanan har också en hållplats vid Runda Vägen, Alviks strand, med trappkoppling ner till planområdet. Trappor kompletteras i planförslaget med en hiss för att öka tillgängligheten. En brygga för båtpendling planeras i området. Bostädernas och kontorens parkeringsbehov tillgodoses inom fastigheterna i garage. En gemensam öppen bilpool som kan samnyttjas av boende och verksamma planeras i området. Cykelparkering av god kvalitet och med möjlighet till cykelservice anordnas framförallt i garage. Allmän cykelparkering ordnas vid publika platser och målpunkter som vid butiker, torg och båtpendlingsbrygga.

Området präglas av stora höjdskillnader som kräver särskild omsorg i gatuprojekteringen och planeringen av entréer till nya byggnader för att skapa god tillgänglighet. Delsträckor inom området med lutningar som överstiger 5 % har inte kunnat undvikas på grund anpassningar till befintliga byggnader som bevaras.

Planen innebär att delar av dagens kontorsbebyggelse rivs för att ge plats för huvudsakligen bostadsbebyggelse. Vasakronans bågformade kontorshus behålls och ett par av dessa kan komma att omvandlas till bostadshus. Biltrafiken som området alstrar blir ungefär lika stor som innan omvandlingen men med en jämnare fördelning över dagen. Det beror på att planförslagets blandade bebyggelse ersätter dagens renodlade kontor- och verksamhetsområde.

Det nya området innebär nya och tillgängliga kopplingar för gående och cyklister mellan Runda Vägen/Tvärbanans hållplats och Alviks strand. Strandparken längs vattnet kommer att utvecklas med ökade vistelsevärden.

Områdets gator föreslås utformas med fokus på gående och med regelbundet återkommande platser för vistelse. Cykelplanen föreslår ett nytt huvudstråk genom området för cykel som binder samman stråket längs Alviksbron och Alviks strand/Gustavslundsvägen. Planförslaget gör det möjligt att ta sig genom området med cykel från Alviksbron och Runda vägen till Gustavslundsvägens cykelbana. Först från Runda vägen till en signalreglerad passage över tvärbanan. Sedan vidare till områdets nya hiss som planeras för att kunna ta med cykel till områdets lokalgata där cykling sker i blandtrafik. Lokalgatan kopplar vidare till Gustavslundsvägens cykelbana.

All bilparkering i området sker i garage under byggnaderna och längs gatorna tillåts endast korttidsangöring, och parkering för personer med nedsatt rörlighet. För att klara parkeringsnormen enligt Gröna parkeringstal behövs både samnyttjande av platser för kontor och besökare till området samt vissa mobilitetsåtgärder. Byggherrarna kan i ett senare skede, exempelvis inför bygglov, välja att följa de nya riktlinjerna "Mobilitet och parkering, Riktlinjer vid nyproduktion" som antagits 2026. Det skulle medföra färre parkeringsplatser för bil och fler platser för cykelparkeringen samt förutsätta ambitiösa mobilitetsåtgärder.

Innehållsförteckning

1 Inledning	6
1.1 Bakgrund och syfte	6
1.2 Omfattning/avgränsning	6
2 Förutsättningar	7
2.1 Området.....	7
2.2 Planeringsförutsättningar och tidigare utredningar	8
3 Nuläget	10
3.1 Målpunkter	10
3.2 Gångtrafik	11
3.3 Cykeltrafik.....	12
3.4 Kollektivtrafik.....	14
3.5 Biltrafik.....	15
3.6 Parkering och angöring.....	15
4 Planerade åtgärder på kringliggande infrastruktur	16
5 Planförslaget och konsekvenser	16
5.1 Gångtrafik	17
5.2 Skolvägar.....	18
5.3 Cykeltrafik.....	18
5.4 Kollektivtrafik.....	21
5.5 Biltrafik.....	22
Parkering	23
5.6 Laddplatser för elfordon	26
6 Områdets västra tillfart, Gustavslundsvägen	27
7 Trafikanalys	28
8 Dimensionerande trafiksituation	30
9 Tillgänglighet, parkering och besöksparkering	31
10 Gatusektioner	34
11 Restlista trafik, inför fortsatt planering	36

1 Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Enligt översiktsplanen är Alvik ett större utvecklingsområde i strategiskt läge nära innerstaden. Här finns stor utvecklingspotential för bebyggelse i en tätare, mer sammanhållen och mångsidig stadsmiljö med en blandning av verksamheter, bostäder, skola och service. Alviks Torg tillsammans med Gustavslundsvägen kan utvecklas till en regionalt betydelsefull nod i kombination med stråk för handel, service och kultur. Drottningholmsvägen kan på sikt utvecklas till ett urbant stråk där särskilt god framkomlighet för kapacitetsstark kollektivtrafik ska beaktas. Utvecklingen i området och längs med Drottningholmsvägen ska bidra till att koppla samman Alvik med omgivande stadsdelar. En grön stadsdel med plats för rekreation bör skapas genom att utveckla nya och befintliga parker. Strandpromenaden har stor potential att utvecklas och förstärkas för att skapa ett sammanhängande stråk från västerort via Ålsten och Minneberg, vidare mot Ulvsunda och Ulvsunda industriområde.

En omdaning av Alviks strand från tidigare kontors- och verksamhetsområde till en blandning av kontor och bostäder med närhet till lokal kärna med mycket god kollektivtrafik stämmer väl överens med stadens översiktsplan om en stad för alla med täta och sammanhållna stadsmiljöer där bebyggelse och grönstruktur samspelar och ger förutsättningar för goda livsmiljöer. Bostäder i detta attraktiva område bidrar till stadens bostadsmål om 140 000 nya bostäder under perioden 2010-2035.

JM och Vasakronan är huvudsakliga markägare. Alviks strand utgör en del av det tidigare programarbetet för Alvik Östra.

Uppdraget omfattar trafikutredning inför granskning av detaljplan för Alviks strand. Detaljplanen syftar till att möjliggöra omkring 900-1100 bostäder beroende på om två av båghusen inom Vasakronans område omvandlas från kontor till bostäder. Detaljplanen innehåller också kontor, två förskolor, två LSS-boenden samt en mindre del butikslokaler.

Syftet med denna utredning är att beskriva trafiksituationen för de olika trafikslagen i anslutning till planområdet och vilken påverkan den nya bebyggelsen har på trafiksystemet. Utredningen syftar även till att beskriva trafikförsörjningen och tillgängligheten till den bebyggelsen inom planområdet.

1.2 Omfattning/avgränsning

Planområde enligt figur 8. Trafikutredningen omfattar fastigheterna Racketen 10 och Alvik 1:18 med flera, som är en del av planområdet för Alvik Östra och det större stadsutvecklingsområdet Alvik som beskrivs i dokumentet Vision Alvik - innerstaden puls i förstadens grönska.

2 Förutsättningar

2.1 Området

Planområdet utgörs av en delvis bebyggd höjd och strandlinjen längs med Mälaren. I söder kopplar området till naturen i Mälarparken. Området är idag bebyggt med kontorsbyggnader och har stora höjdskillnader. Området skiljs från bebyggelsen vid Runda vägen genom ett skogsparti och stora nivåskillnader. Den största utmaningen med området är topografin och att binda samman stranden med Runda vägen och tvärbanans hållplats på ett tillgängligt sätt. Men topografin skapar även möjligheter till intressanta gaturum och spännande bebyggelse. Planområdets närområde är framförallt Alviks torg med tillgång till service och kollektivtrafik, äldre bebyggelse längs Runda Vägen väster om området, samt Mälarens strandlinje mot sydvästra Kungsholmen och Essingeöarna.

Området har mycket god kollektivtrafikförsörjning inom promenadavstånd till Alviks Torg. Där finns station Alvik med tunnelbanans gröna linje som är en snabb koppling till innerstaden, två spårvägslinjer, Nockebybanan och Tvärbanan. Tvärbanan ger hög tillgänglighet till övriga Stockholm och Sundbyberg/Solna samt Bromma flygplats och handelsområdet Bromma Blocks. Om några år också till Kista/Helenelund där många arbetsplatser är lokaliserade. Vid Alviks Torg finns också en bussterminal med flera busslinjer. De flesta linjer trafikeras närområdet men en busslinje trafikeras Spånga station. Idag trafikeras Alviks strand sommardag av en privat båtlinje som servar kontorsbebyggelsen men den är mot avgift öppen att använda för alla. Det finns också regionala planer på en framtida båtpendlingslinje mellan Sundbyberg och Gamla stan, via Alvik.

Vid Alviksvägen samt vid Tranebergs strand kopplar området till ett av stadens mest trafikerade cykelstråk – Hässelbystråket – som går mellan Rålambshovsparken och Hässelby. Gång- och cykelmöjlighet finns även på Alviksbron till Stora Essingen (Essingestråket). Kopplingen mellan planområdet och pendlingsstråken är dock bristfällig.

I och med att området redan är bebyggt med kontor så alstras biltrafik från området redan i dagsläget. Ny bostadsbebyggelse med låga parkeringstal ersätter delar av befintlig kontorsbebyggelse och därmed även befintlig trafikalstring i viss utsträckning. Biltrafiken från området kommer därför vara i samma storleksordning som idag.

Området har nära till det övergripande huvudnätet för bil genom Drottningholmsvägen. Det övergripande nätet är högt belastat med dagliga bilköer i rusningstrafik.

När förbifart Stockholm öppnas med trafikplats Vinsta påverkas flödet på Drottningholmsvägen och riktningen på biltrafik kommer fördelas om mellan Essingeleden och Förbifarten. Antalet bilar kommer dock fortsatt vara stora på Drottningholmsvägen längs Alvik.

2.2 Planeringsförutsättningar och tidigare utredningar

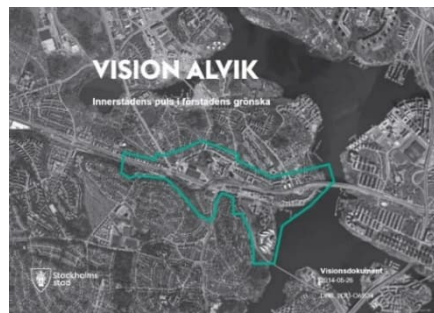


Stockholms stad har ett antal vägledande dokument som ska genomsyra planeringen av stadens framtida utveckling. Planeringen av Alviks strand baseras på bland annat nedanstående dokument: Översiktsplanen som pekar ut Alvik som ett större utvecklingsområde i strategiskt läge nära innerstaden med stor utvecklingspotential för bebyggelse i en tätare, mer sammanhållen och mångsidig stadsmiljö med en blandning av verksamheter, bostäder, skola och service. Framkomlighetsstrategin har som utgångspunkt att öka effektiviteten i transportsystemet, och att styra efterfrågan mot kapacitetsstarka och yteffektiva transportsätt, det vill säga kollektivtrafik, gång och cykel. Dessa förutsättningar styr planeringen i Alviks strand. Cykelplanen pekar ut de strategiskt viktiga stråken för cykel och anger krav på utformning av cykellösningar. Gator för gående ger riktlinjer för att skapa mer gångvänliga gator och Gata Stockholm skapar enhetlig standard och kvalitet för stadens gator. Program Alvik Östra redovisar de stadsbyggnadsprinciper som staden har tagit fram lokalt för området.

Cykelparkeringstal i nyproduktion och Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal har utgjort grund för stadens process att fastställa parkeringstal för flerbostadshus i detta uppdrag. De nya riktlinjerna för parkering som antagits 2026 **"Mobilitet och parkering, Riktlinjer vid nyproduktion"** kan komma att tillämpas av byggaktören i senare skede, exempelvis vid ansökan av bygglov. De nya riktlinjerna innebär krav på färre bilplatser, fler cykelplatser och ambitiösa mobilitetsåtgärder.

SKR (Sveriges kommuner och regioner) har publicerat en ny beräkningsmodell för BTA för bostäder. Den nya modellen ger ökad BTA mot den tidigare modellen. Riktlinjerna för parkeringstal bygger på den tidigare BTA-modellen och det nya beräknings sättet har därför inte tillämpats i parkeringsberäkningar.

Vision Alvik - innerstadens puls i förstadens grönska. 2014-05-26 DNR. 2013-06204. Detta visionsdokument ger en gemensam målbild för inblandade aktörer och är utgångspunkt för utvecklingen av Alvik som en attraktiv och kvalitativ stadsdel.





Figur 2 Målformulering och utmaningar i det större och tidigare Programområdet Alvik

3 Nuläget

3.1 Målpunkter

Alviks strand ligger i anslutning till Alviks torg som är en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken. Nedan visas avstånd från planområdet till olika målpunkter:



Figur 3 Karta. Fågelavstånd från hållplatser i Alvik

Tunnelbanestation Alvik	300-700 m
Alviks strand Tvärbana	50-300 m
Alviks torg	350-600 m

Fridhemsplan	
Sträcka	3,4 km
Restid cykel (ca 20 km/h)	10 min
Restid T-bana	5 min

T-Centralen	
Sträcka	5 km
Restid cykel (20 km/h)	15 min
Restid T-bana	13 min

Liljeholmen

Sträcka ca 5 km
 Restid cykel (20 km/h) ca 15 min
 Restid Tvärbana 11 min

3.2 Gångtrafik



Figur 4 Gångstråk Alvik (Stockholm stad 2020)

Potentialen för gångresor inom och till och från planområdet är stor. Innerstaden och Fridhemsplan ligger inom promenadavstånd. Till fots tar man sig till innerstaden via Tranebergsbron. Det tar ungefär en halvtimme att gå till Fridhemsplan. Bron når man via en brant lutande belyst gång- och cykelbana bakom bebyggelsen längs Tranebergs Strand.

Från planområdet till Alviks torg med tunnelbana och bussar samt matvarubutik tar promenaden 5-10 minuter.

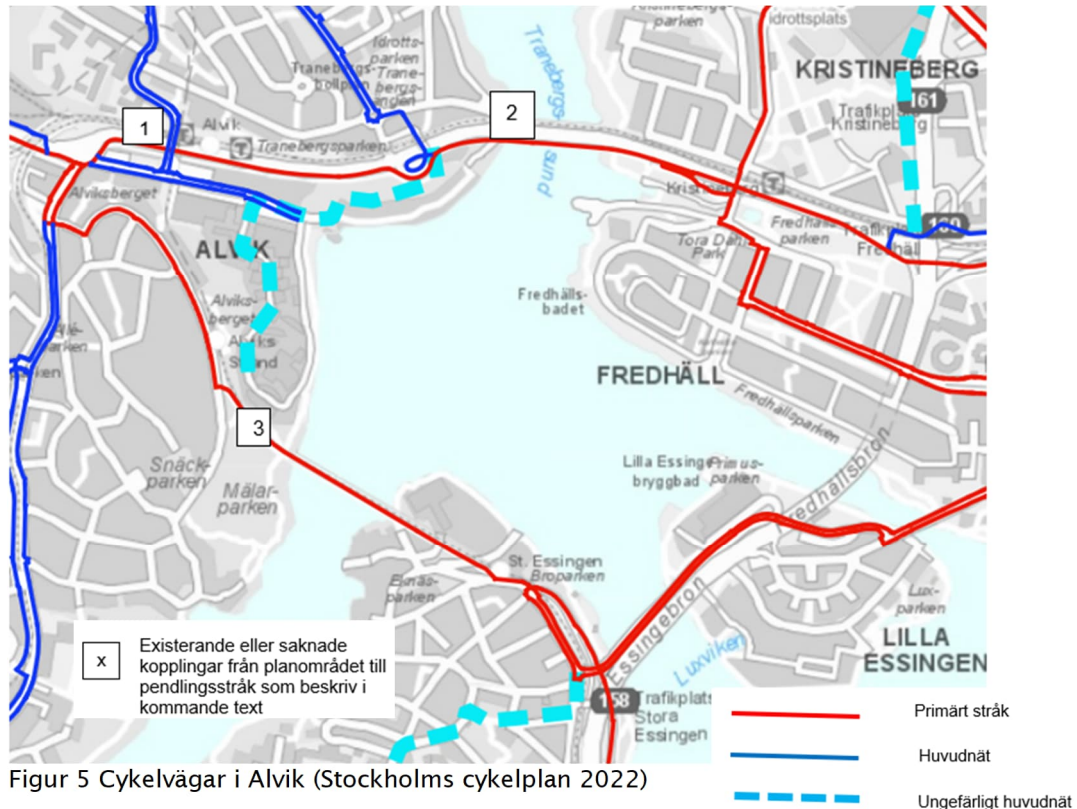
Att promenera längs vatten är en sysselsättning som lockar många människor och som ger underlag för caféer och restauranger. Alviks strandpark som ingår i detaljplanen är en viktig del av det rekreativa stråket längs vattnet på Brommalandet och vidare runt Ulvsundaviken.

Via Runda vägen når man Alviksbron som leder över till Stora Essingen.

Områdets topografi innebär att flera gångvägar har trappor eller sträckor med lutningar som överstiger 5 %. Gångvägarna mellan Alviks strand och tvärbans hållplats Alviks strand är branta och innehåller trappor. Höjdskillnaden mellan gatan längs vattnet och hållplatsen vid Runda Vägen är 22,5 meter. Utan lokalkännedom är det också svårt att orientera sig i området och hitta passagerna som leder upp till Alviksberget eller upp till Drottningholmsvägen.

Gångvägarna inom området som idag ligger på kvartersmark har låg standard. Där gångbanor finns understiger bredden enligt stadens riktlinjer. Gångbanorna är inte kontinuerliga utan upphör på några avsnitt och där blandas gående med biltrafik. Längs vattnet är gångbanan flack och har en bättre standard än i den övriga delen av området. Man kan också gå längs den grusade parkvägen närmast stranden.

3.3 Cykeltrafik



Potentialen för cykling till och från planområdet är stor. Alvik ligger inom cykelavstånd till målpunkter som Fridhemsplan, Sundbybergs centrum och Liljeholmen. Till centrala delarna av innerstaden tar det omkring 15 minuter att cykla.

Till tunnelbanans station vid Alvik är avståndet 300-700 meter och det relativt korta avståndet lockar inte till cykling till bytespunkten utan flertalet kommer att gå.

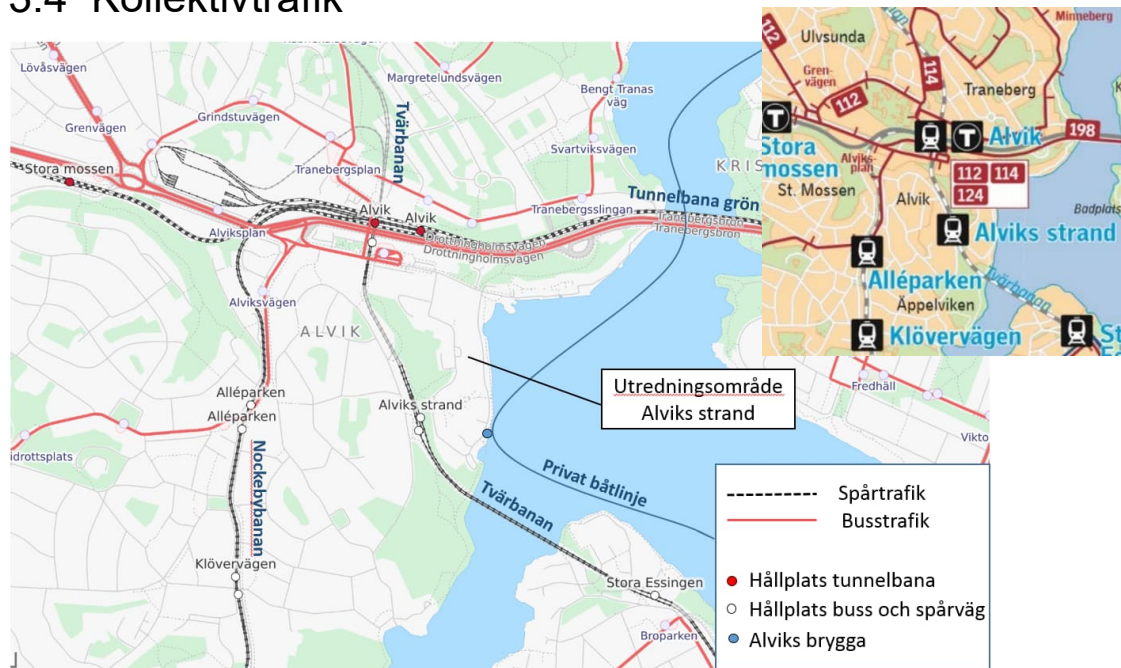
Inom planområdet saknas cykelbanor och cykling sker i blandtrafik med bil. Gatorna är smala och har kraftiga lutningar. Antalet bilar och deras låga hastighet gör att cykel i blandtrafik är acceptabelt. Mellan planområdet och Alviks Torg och tunnelbanan finns en dubbelriktad cykelbana längs Gustavslundsvägen som är en del av huvudnätet.

Punkt 1 på ovanstående karta visar kopplingen från området för cykel vid Alviksvägen till Hässelbystråket. Punkt 2 visar kopplingen vid Tranebergs strand till Tranebergsbron och Hässelbystråket. Dessa punkter kopplar området till ett av stadens mest trafikerade cykelstråk, Hässelbystråket, mellan Råambshovsparken och Hässelby. Antal cykelpassager per dygn en försommardag var år 2020 7180 på Tranebergsbron. (Stockholms trafikutveckling Cykel och fotgängare 2020). Kopplingarna från planområdet till punkt 1 och vidare mot innerstaden innebär omväg, korsningspunkt med tvärbanan samt trängsel på cykelbanan vid

Alviksvägen. Kopplingen från planområdet till punkt 2 innebär mycket brant lutning på en smal gång- och cykelväg utan separering av gående och cyklister. Punkt 3 på Runda vägen och det primära Essingestråket längs Alviksbron leder vidare till Kungsholmen och Liljeholmen/Södertäljevägen. Cykelkoppling till denna punkt saknas från planområdet. Kopplingarna från Alvik Strand till Essingestråket på Alviksberget innehåller trappor.

Kopplingen mellan punkt 3 på Essingestråket och punkt 2 på det primära Hässelbystråket längs Drottningholmsvägen är en strategiskt viktig koppling för cykeltrafiken som pekas ut i cykelplanen från 2022 som en länk i huvudnätet. Idag sker kopplingen via punkt 1 och via Runda Vägen i blandtrafik. Längs Runda vägen, på sträckan mellan Terrassvägen och Ekstigen, är biltrafik endast tillåten i en riktning och cykeltrafik är tillåten i båda riktningar. Stråken är utpekade som primära stråk. I cykelplanen föreslås ett nytt huvudstråk genom planområdet som förbinder punkt 2 och 3, Gustavslundsvägen och Drottningholmsvägen/Tranebergsbron.

3.4 Kollektivtrafik



Figur 6 Kollektivtrafik Alvik (Open street map och SL)

Planområdet ligger inom gångavstånd till kollektivtrafik av mycket god standard. Alviks tunnelbanestation trafikeras av gröna linjen med hög turtäthet (ca 2 min i högtrafik). Tvärbanan har hållplats såväl i Alviks strand som i Alvik och har turtäthet på 7 minuter i maxtimme. I dagsläget går Tvärbanan mellan Sickla Udde och Solna station eller Bromma flygplats. När den pågående utbyggnaden av tvärbanan till Kista/Helenelund är klar planeras en turtäthet på 3 minuter i maxtimme. Nockebybanan har slutstation i Alvik och går till Nockeby med en turtäthet på 6 minuter i maxtimme. Vid Alviks torg finns även buss mot Spånga och lokala linjer i närområdet.

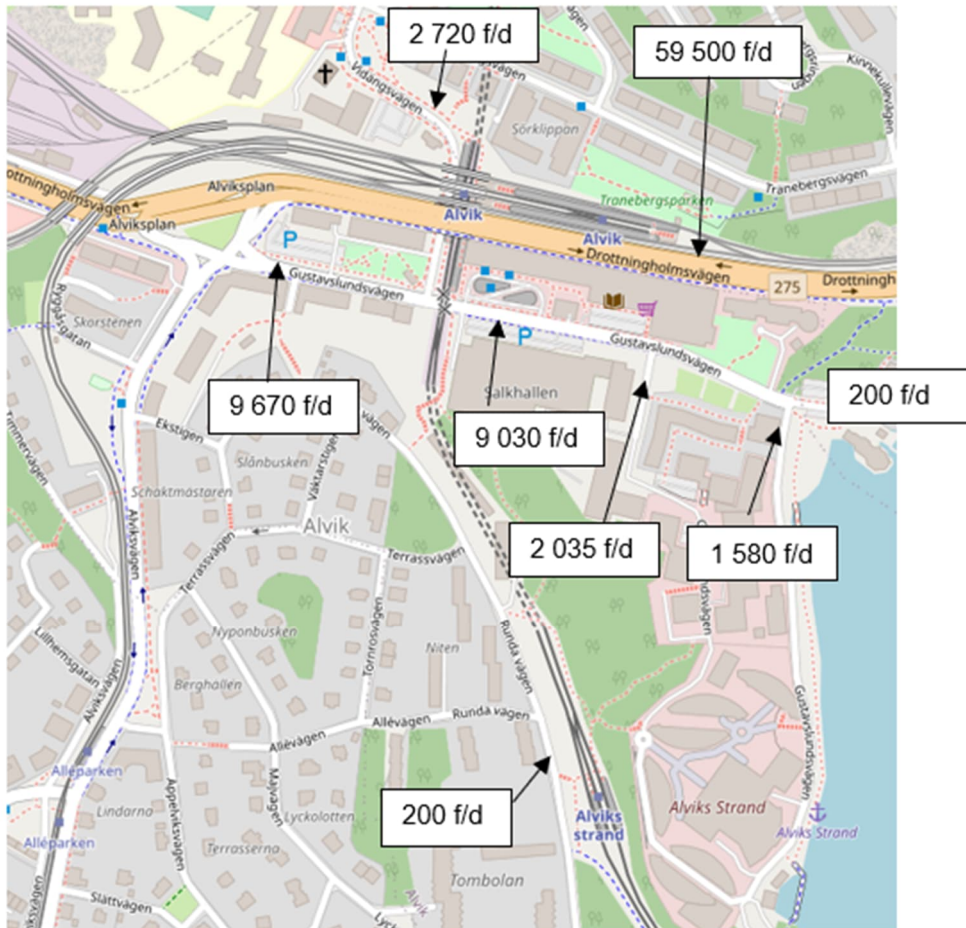
Alvik trafikeras av nedanstående bussar (mars 2025):

Buss	Sträcka	Turtäthet under rusningstid
112	Alvik-Spånga station	Ca 15 minuter
114	Alvik mot Minneberg (ringlinje)	Ca 10 minuter
124	Alvik-Abrahamsberg	30 minuter

Förutom dessa busslinjer kan Alvik strand nås genom buss 1 på Stora Essingen via Alviksbron (till fots eller med tvärbana). Buss 1 trafikerar Stora Essingen och Hötorget via Fridhemsplan.

Idag, under sommarhalvåret, trafikeras kontorsbebyggelsen vid Alviks strand av en privatdriven båtförbindelse mellan Solna Strand och Riddarholmen. Båtförbindelsen kan mot avgift användas av allmänheten. Regionen planerar pendlingstrafik på vatten. En eldriven båtpendlingslinje mellan Sundbyberg/Ulvsunda och Gamla stan med hållplats vid Alvik strand med önskad trafikstart 2027 är en del av denna planering. Cyklar kommer kunna tas med på framtida pendlingsbåtar och gör att Alviks strands hållplats blir en del av att skapa nya genvägar i cykelnätet.

3.5 Biltrafik



Figur 7 Biltrafikmängder på gator i området. Biltrafiken i planområdets anslutningar mättes i maj 2017. Drottningholmsvägens siffra enligt miljöbarometern 2021. Övriga trafiksiffror är enligt Trafikkontorets mätningar 2017-2019.

Inom utredningsområdet finns idag kontor, bostäder, hotell och en parkering till Salkhallen som alstrar biltrafik. Motorfordonstrafiken i planområdet kan angöra till och från omgivande allmänna gatunät vid två korsningspunkter med Gustavslundsvägen. Områdets gator består av smala lokalgator på kvartersmark med stora lutningar utan separata ytor för gående. Sikten är på många ställen begränsad på grund av bebyggelsen, topografin och kurvor.

3.6 Parkering och angöring

Planområdet har parkering på kvartersmark med avgiftsbelagda eller förhyrda platser. Parkeringarna bevakas av parkeringsbolag som anlitas av fastighetsägarna. Det finns både markparkering utomhus och parkering i garageanläggningar. Parkeringsplatser för personer med rörelsehinder finns utspridda i området.

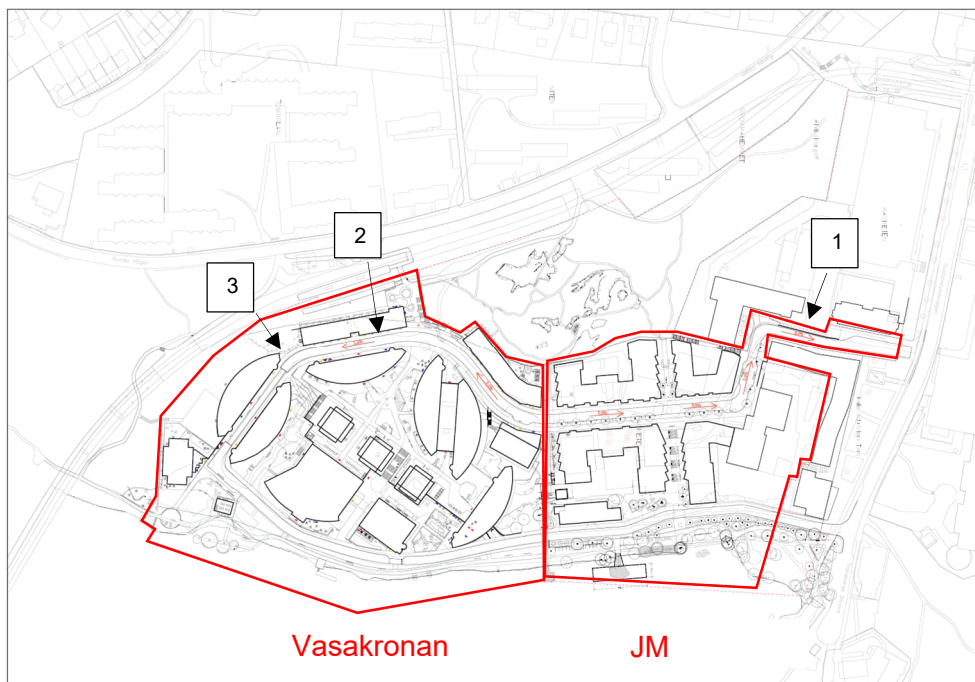
I garaget till Alviks Torn finns Kinto bilpool med två bilar.

Intill planområdet finns parkeringsgarage för allmän parkering i Salkhallen och vid Alviks Torg finns allmän markparkering och parkering i garage. Intill Tranebergs strand finns en markyta för allmän markparkering. Parkeringarna är avgiftsbelagda.

4 Planerade åtgärder på kringliggande infrastruktur

- Detaljplanen för Alvik strand utgör en del i programområdet Alvik östra. I den västra delen av programområdet har större ombyggnader av väg- och spårinfrastruktur studerats. De omfattande planerna på den västra delen är inte aktuella att gå vidare med i dagsläget.
- Bygget av Tvärbanans Kistagren har påbörjats. Kistagrenen innebär att tvärbanan från Ulvsunda industriområde får en ny gren via Bromma flygplats/handelsplatsen Bromma Blocks till Kista och Helenelund station. Delen mellan Ulvsunda och Bromma flygplats öppnades 2021. Preliminär tidplan för utbyggnaden till Helenelund är 2029-2030. Utbyggnaden innebär en ökad turtäthet för tvärbanan och att nya kollektiva resvägar till och från Alvik öppnas upp. Ökad turtäthet innebär att framkomligheten för bussar och bilar försämras på Gustavslundsvägen då tiden bil- och busstrafiken har röd signal vid spårvägs korsningen ökar. För att öka busstrafikens framkomlighet har en flytt av bussterminalen till västra sidan av tvärbanan därför diskuterats.
- Förbifart Stockholm öppnar år 2030 och kommer förändra biltrafikens flöden och riktningar på Drottningholmsvägen. För längre bilresor norrut och söderut kan man då från planområdet och innerstaden välja Förbifarten och trafikplats Vinsta istället för Essingeleden/E4.
- Stockholms stad kommer utveckla naturområdet på Alviksberget med nya gångstråk, lekplatser etc.

5 Planförslaget och konsekvenser



Figur 8 Situationsplan över planområdet med fastighetsägare Alviks strand

5.1 Gångtrafik

Lokalgatornas gångbanor föreslås normalt minst 3 meter breda. Längs lokalgatan längs stranden föreslås gångbanan 2,5 meter för att ge så mycket plats som möjligt till Strandparken. Vid trädplantering längs gata föreslås en större bredd. Vid övergångsställen och passager minskas kantstenens höjd till 0 cm för ökad tillgänglighet för personer med nedsatt rörlighet. Strandparken föreslås utvecklas och den kommer att innehålla ett promenadstråk med platser för vistelse längs vattnet. Några på spänger och brygga över vattnet.

Förslaget följer i stort dagens gator och deras höjdsättning. Området är kuperat och ambitionen vid höjdsättningen av området har utgått från att lokalgatornas lutning inte ska överstiga 5 %. På grund av anslutningar till befintliga byggnader som ska bevaras krävs brantare lutning vid punkt 1, 2 och 3 i figur 8. Vid punkt 1 kortas i förslaget sträckan med 8 % ner till 35 meter mot dagens situation, vid punkt 2 lutar det som idag 5,6 % längs 45 meter. Vid punkt 3 minskas lutningen i förslaget från dagens lutning på 10 % till 6,4 % på en sträcka av 20 m.

Lokalgatan längs vattnet är plan till största delen. Det finns också kortare partier av gatan, vid hissen till Stationsplatsen och vid Laboratoriebyggnaden, som lutar mindre, ca 3 %. De föreslagna allmänna platserna vid Stationsplatsen, Fabriken, Bergsplatsen samt Strandtorget norr om Vita villan (med pendelbåtsbryggan) kommer att vara plana och tillgängliga. Även Växthusparken som ligger på kvartersmark kommer att vara plan och tillgänglig.

Områdets koppling till tvärbanans hållplats Alviks strand och den nya Stationsplatsen föreslås som en allmän hiss samt trappor. Gångvägen mellan hiss, den nya Stationsplatsen och tvärbanans hållplats blir tillgänglig.

Det planeras nya trappkopplingar i östvästlig riktning som skapar genvägar i området från Strandparken till Alviksberget.

Strandparken kopplas till områdets lokalgator och genare trappkopplingar i strategiska punkter. I dessa punkter och där lokalgatorna korsas föreslås passagera över lokalgatan utformas som upphöjda gångpassager. De viktigaste trappkopplingarna förses med barnvagnsramp.

Fungerande vinterskötsel av de mest strategiska trapporna kommer vara viktig för området. Utan dessa kopplingar blir omvägarna långa för gående i området. Genom Vasakronans del av området ligger trappkopplingarna huvudsakligen på kvartersmark. Mellan JM och Vasakronans fastigheter, från Bergsplatsen till Alviks strand, föreslås en trappkoppling som kommer att vara allmän. Genom JM:s del föreslås trappgränden mellan Alviksberget och pendelbåtsbrygga vara allmän. Mellan Scandic hotell och JM:s område föreslås en allmän passage med trappor som leder till Alviksberget.

Garaget med infart från Alviks strand är i förslaget öppet och allmänt och kommer innehålla besöksparkering för området. Från detta garage planeras en hiss (på kvartersmark) som underlättar för besökare att nå Gustavslundsvägens övre delar.

5.2 Skolvägar



Figur 9 Skolor i närområdet

Det planerade möjliggör två förskolor. Närmaste skolor är Alviksskolan och Äppelviksskolan, Figur 9. Till Alviksskolan är det omkring 1,2 km. Från Alviks strand tar man sig gåendes eller med cykel längs Gustavslundsvägen, via Alviks torg och Vidängsvägen till Tranebergsvägen och skolan. Det finns gångbanor längs hela sträckan och gator kan korsas vid signalreglerade övergångsställen. Cykelbana saknas på Vidängsvägen och Tranebergsvägen.

Till Äppelviksskolan är det omkring 1,4 km. Från Alviks strand tar man sig via den föreslagna hissen på Gustavslundsvägen, den signalreglerade passagen av Tvärbanans spår vid hållplats Alviks strand, Runda vägen, Poppelvägen, Alviksvägen. Gatorna är mestadels villagator med enkelsidig gångbana och saknar ordnade passager i korsningar. Högsta tillåtna hastighet är 30 km/tim. Alviksvägen har gång- och cykelbana.

5.3 Cykeltrafik

Områdets cykelkoppling söderut sker med föreslagen hissa till Runda Vägen och cykelstråket på Alviksbron (Essingestråket) via befintlig passage över spåren vid tvärbanans hållplats. I norr kopplar området till Gustavslundsvägens dubbelriktade cykelbana (huvudstråk) med möjlighet till vidare färd på huvudstråken mot Bromma eller Kungsholmen (Hässelbystråket).

Lokalgatornas utformning med högsta tillåtna hastighet 30 km/tim och lite biltrafik motiverar att cykling i blandtrafik är acceptabelt.

I cykelplanen ingår en ny koppling i huvudnätet genom planområdet mellan de primära stråken längs Alviksbron och Tranebergsbron. Då cykelplanen och kopplingen genom området togs fram såg planen för Alviks strand annorlunda ut. Lokalgatunätet band ihop Gustavslundsvägen med tvärbanans hållplats Alvik strand med cykelkoppling till Runda vägen. Lokalgatan mellan Gustavslundsvägen och tvärbanans hållplats föreslogs då ha separerad cykelbana, framförallt på grund av den tidigare förslagna skolans placering.

Efter den omarbetning av planen som syftat till att bevara mer av befintlig bebyggelse har gatukopplingen till tvärbanans hållplats samt den tidigare föreslagna skolan slopats. Cykelkopplingen från planområdet till tvärbanans hållplats och Runda vägen/Alviksbron föreslås därför som en hisskoppling. Hisskopplingen bedöms framförallt viktig för planområdets tillgång till hållplats, det primära cykelnätet och som skolväg. Hissen bör utformas för att klara två cyklar eller en lastcykel. Pendelbåtsbryggan och planerad framtida koppling till Tranebergsbron (Hässelbystråket) ökar intresset för långväga cyklister att nyttja hissen.

Passagen vid tvärbanans hållplats ligger utanför planområdet. Byggs cykelkopplingen mellan Gustavslundsvägen och Tranebergsbron bör en mer cykelvänlig passage över spåren byggas. Den signalreglerade passagen över spåren vid Alvik strands hållplats är saxad och inte utformad för cykling över spåren (röd markering i fotot nedan). Den trånga lösningen riskerar att skapa konflikter mellan gående och cyklister. Med tanke på att kopplingen ingår i utpekat huvudcykelnätet och att flödet av både gående och cyklister kommer att öka bör den signalreglerade passagen byggas om. Detta ligger dock utanför detaljplanens uppdrag.



Foto 1 Saxad passage över spåren vid Alviks strand hållplats för Tvärbanan (utanför detaljplanens område).

Service för cyklister i form av pump, vatten och verktyg saknas i närområdet men placeras bättre vid cykelparkeringen vid tunnelbanan i Alvik eller i direkt anslutning till de omgivande pendlingsstråken. Blir båtpendlingen populär för cyklister kan platsen vara en lämplig plats för cykelservice.

Allmän cykelparkering

I anslutning till verksamhetslokaler planeras allmän cykelparkering in. Exempel på platser är butikslokaler, gym och restauranger samt entréer till parker. Cykelparkering bör ligga inom 25 meter från målpunkten för att komma till användning. Bedömningen är att få kommer cykla till tvärbanas hållplats Alviks strand och cykelparkering för dessa resor behöver inte ordnas på Stationsplatsen vid Tvärbanans hållplats. Däremot kommer fler cykla till hållplatsen från Äppelviken när Kistagrenen är fullt utbyggd.



Foto 2 Cykelparkering väster om Alviks strands hållplats bör utökas och utrustats med ställ för ramlåsning när tvärbanan förlängts till Kista/Helenelund (åtgärdsförslag utanför planområdet).

Platserna på västra sidan Tvärbanan bör därför utökas från cirka 10 till 30 platser och med cykelställ försedda med möjlighet till fastlåsning i ram. Det finns utrymme för föreslagna ställ intill dagens cykelparkering vid Tvärbanan. Denna åtgärd ligger utanför planområdet och detaljplanens uppdrag.

Bostäders och verksamheters cykelparkering

Bostäderna och kontorens behov av cykelparkering ska lösas på kvartersmark. Antalet platser enligt stadens riktlinjer för bostäder är 2,5 – 4 platser/100 kvm BTA ovan mark (ljus BTA). För Alviks strand föreslås 3 platser/100 kvm BTA ovan mark. Bostädernas totala BTA kommer ligga mellan 70 000 och 80 000 kvm. Planen medger olika andelar bostäder respektive kontor och därför anges parkeringen som ett spann.

Det innebär ett behov av 2100 - 2400 cykelplatser för bostäderna.

För kontoren och verksamheter föreslås 10 platser/1000 kvm BTA. Kontor och verksamheters totala BTA ligger mellan 40 000 och 50 000 kvm. Förskoleverksamheten bedöms behöva 15 platser/1000 kvm BTA. Utöver detta behöver i snitt 0,2 cykelparkeringar anläggas per anställd i övriga typer av verksamheter.

Det innebär ett behov av 470 – 570 cykelplatser för kontor och andra verksamheter.

För att cykelplatserna ska komma till användning ska cykelparkeringen vara av god standard, ligga i bekväm anslutning till entréer, samt vara trygga och stöldsäkra. Minst 5 % av platserna ska fungera för lastcyklar och likande. Även permobiler, elcyklar och el-scootrar och kräver utrymme att parkeras och möjlighet att laddas.

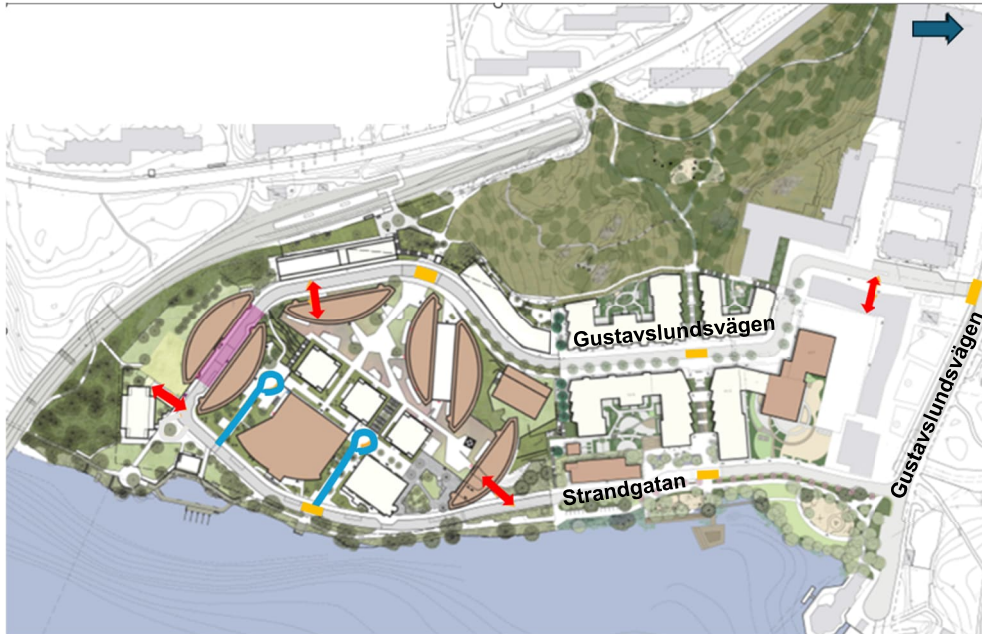
I Alviks strand kan det på grund av de stora höjdskillnaderna i området vara lämpligt att anlägga cykelparkering i garage, med infart i områdets lägre delar med hiss till fastigheterna.

5.4 Kollektivtrafik

Området har fortsatt god tillgänglighet till kollektivtrafiken och därför förutsättningar för en hög kollektivtrafikandel. Alviks Torg med tunnelbana är en stor målpunkt för områdets kollektivtrafikresenärer. Tillgängligheten till tvärbanans hållplats Alviks strand vid Runda vägen förbättras genom föreslagen hiss i planområdets nordvästra del.

Bryggan för båtpendling vid Alviks strand som planeras av regionen blir ett viktigt tillskott för området. Både för boendes resor och de som arbetar i området. Båtpendlingen för också med sig bytesströmmar av gående mellan Alviks Torg och bryggan samt cyklister som väljer att ta med cykeln på båten. Det ger ett ökat underlag för butiker och caféer i området.

5.5 Biltrafik



Figur 10 Områdets gator. Röda pilar visar infarter till områdets större garage. Områdets två gränder på kvartersmark är markerade i blått. På det smala gatuavsnittet längst söderut i området där lokalgatan går mellan befintliga båghus föreslås ett gångfartsområde (markerat i lila). Läget för upphöjda gångpassager visas med gul markering.

Områdets bilnät föreslås som en dubbelriktad slinga på omkring en kilometer som utgörs av två allmänna lokalgator, Gustavslundsvägen och Strandgatan. Slingan kopplar till Gustavslundsvägen i två punkter och bildar därför en återvändsgata för biltrafiken utan genomfartstrafik. De största garageinfarterna föreslås fortsatt ligga i områdets lägre delar. Besöksparkeringen till bostäder och kontor samlas i gemensamt garage med in- och utfart från Strandgatan. Eftersom befintlig ramp inte medger möte behöver det finnas en yta för väntande fordon framför in/utfarten. Längs gatorna är inte parkering tillåten och sökparkering för att leta gatuparkering blir därför inte aktuellt. Det håller nere trafikmängderna i de övre delarna av området där framförallt leveranstrafik och angöringstrafik till entréer kommer att köra. Vändplatser kommer att saknas i området och angöringstrafiken som inte har mål i garage behöver köra hela slingan för att komma tillbaka till Gustavslundsvägen.

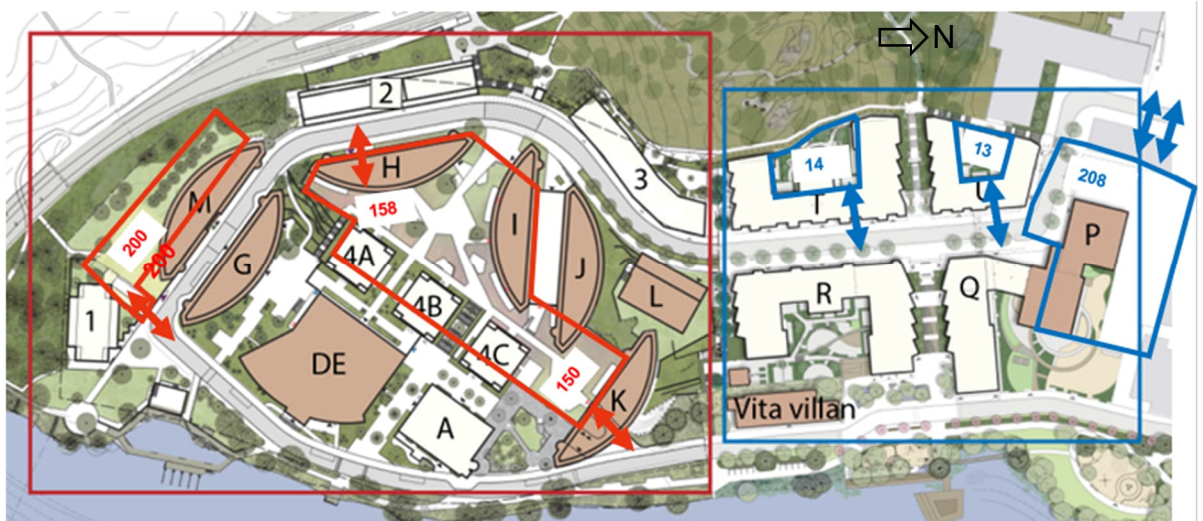
Angöringen till Vasakronans nya bostadsbebyggelse ovanpå det stora garaget i den centrala delen av området föreslås via två gränder på kvartersmark på ömse sidor om konferensbyggnaden. De körbara ytorna utformas som gångfartsområden där en mindre lastbil (typfordon Lbm enligt VGU, 7 m långt) kan vända utan backning.

Områdets gator klassificeras som lokalgator. Högsta tillåtna hastigheten i området 30 km/tim behålls i förslaget. Körbanorna föreslås normalt 6 meter breda. Strandgatans körbanor föreslås dock på en stor del av sträckan 5,5 meter bred för att ge mer plats för Strandparken. Strandgatan saknar angöringsbehov på gatans ena sida vilket underlättar den trängre sektionen. Vid den trånga passagen mellan båghusen i områdets södra del (lila markering i figur 10) är tillgängligt gatumått 10-11 meter och gångbanor på ömse sidor om en körbana med angöringsbehov

ryms inte. Eftersom trafikmängderna är små föreslås därför området kunna utformas och regleras som ett gångfartsområde med en skyddad zon för fotgängare längs den södra fasaden. Fordonstrafikens låga hastighet säkerställs genom gångfartsområdet görs upphöjt, tvära kurvor i anslutning till området, möblering och möteshinder.

Vid de viktigaste passagerna för gående och cyklister föreslås säkerheten för de oskyddade trafikanterna ökas genom att gångpassager höjs upp och bilarnas låga fart säkerställs. Tvära kurvor och gatornas lutning bidrar också till låga hastigheter inom området. Behovet av ytterligare fardämpning och hur nedförslutning påverkar hastigheten är viktigt att se över i projekteringskedet.

Parkering



Figur 11 Kvarter och utbredning av garage samt antal parkeringsplatser i respektive byggaktörs område. Rött Vasakronan Blått JM.

Vasakronans stora garage i den centrala delen av området kommer enligt planförslaget att försörja de ovanliggande kvarteren med parkering. I det nedre garageplanet med in- och utfart mot Strandgatan samlas kontorens parkering och platser för besöksparkering till området i ett öppet publikt garage. I det övre garageplanet samlas bostadsparkeringen och detta plan får en ny in och utfart mot Gustavslundsvägen mitt emot kvarter 2. Det centrala garagetts båda våningar får i förslaget en hiss till områdets övre delar för ökad tillgänglighet i området. Till det kommer ett befintligt garage i kvarter M som försörjer både befintliga kontorsbyggnader M, G och DE (konferensbyggnaden) och bostäderna i kvarter 1 intill Strandparken. De nya bostadskvarteren som föreslås på västra sidan av Gustavslundsvägen mot berget, kvarter 2 och 3, blir smala och saknar därför egna garage. Parkeringen för dessa hänvisas till det stora centrala garaget. Boendeparkering för personer med nedsatt rörlighet till dessa kvarter behöver också ske i det centrala garaget (enligt figur 18-19).

Laboratoriet är en kulturhistorisk värdefull byggnad som bevaras för att påminna om områdets ursprung. Denna byggnad föreslås byggas om till lägenheter och sakna eget garage. För att klara parkering för personer med nedsatt rörlighet inom

25 meter från Laboratoriet föreslås en parkeringsplats för detta på gatumark. Även Fabriken är en viktig kulturbyggnad som bevaras i planen och som saknar eget garage. Så gör också ett av båghusen, kvarter G. Parkeringen för dessa kontorsbyggnader hänvisas i planförslaget till det centrala garaget och parkeringsplatser för personer med nedsatt rörlighet anordnas på kvartersmark på intilliggande gränder.

JM har också ett stort befintligt garage i kvarter P som är gemensamt med bostadsrätts-föreningen Alviks Torn. Detta garage kommer enligt planförslaget huvudsakligen försörja JM:s kvarter med parkering för boende. I kvarteren T och U föreslås mindre garage anläggas för att främst lösa behovet av parkering för personer med nedsatt rörlighet. Kvarter R saknar möjlighet att bygga garage och boendeparkeringen och parkering för personer med nedsatt rörlighet föreslås i intilliggande kvarters garage (enligt figur 20).

Parkeringen för den befintliga kulturbyggnaden Vita Villan, som fortsatt kommer vara kontor, och chaufförsbostaden ligger långt från JM:s garage. Parkeringen till dessa löses enklast genom parkeringsköp i Vasakronans centrala garage och hanteras i byggaktörernas parkerings- och mobilitetsutredningar. En plats för parkering för rörelsehindrad föreslås på Vita Villans södra sida. Platsen kräver backning över Alviks strands gångbana. Chaufförsbostaden ligger ovanför Vita Villan och nås endast genom trappor.

Planförslagets parkeringsbehov

I parkerings-PM framtaget av staden anges ett projektspecifikt parkeringstal om 0,4675 parkeringsplatser per lägenhet för detaljplanen. Parkeringstalet inkluderar platser för besöksparkering. Parkeringstalet inkluderar platser för besöksparkering

Området har ett kollektivtrafikhärläge, ligger nära viktiga cykelstråk och utredning pågår angående en ny pendlingsbåt till området. Vissa av kontorsverksamheterna har ett behov av bil i arbetet. Till följd av detta har det antagits att 5 parkeringsplatser behövs per 1 000 kvm BTA för kontor. I Stockholms stads tidigare riktlinjer finns inget parkeringstal för kontorsparkering. I de nya riktlinjerna anges 0-5 platser per 1 000 kvm BTA.

Korttidsparkering till övriga verksamheter som inte är kontor antas att 2 parkeringsplatser behövs per 1 000 kvm BTA. Verksamheterna är små till ytan, utöver förskolan är samtliga verksamhetslokaler mellan 60 och 500 kvm LOA och ungefär hälften av lokalerna är under 200 kvm LOA. Bedömningen att få av förskolebarnen kommer att skjutas med bil. Genom områdets förutsättningar bedöms upptagningsområdet utgöras av närområdet. All korttidsparkering till dessa verksamheter hänvisas till det öppna planet i det centrala parkeringsgaraget.

Det finns i området större garage som kommer behållas men byggas om för att ge plats för den nya exploateringen. Till det kommer nya mindre garage i kvarteren som har svårigheter att klara tillgängligheten till de större garagen. Vasakronan har enligt detaljplaneförslaget 338 parkeringsplatser varav 169 platser i ett garageplan som har förutsättningar för att vara öppet för besökare. JM har 235 parkeringsplatser.

Antal lägenheter, BTA för olika verksamheter är i planskedet preliminära. Även antalet tillgängliga platser i befintliga garage kommer att behöva justeras (sannolikt

neråt) i kommande skeden. Från och med bygglovsskedet finns detaljerad information om vad som ska byggas, såsom uppgifter om BTA, BOA och LOA. I kommande skeden specificeras också uppgifter om till exempel antal och storlek på lägenheter och parkeringsplatser, typ av handel, industri eller logistik, som kan ge mer detaljerad information om områdets parkeringsbehov. En gemensam mobilitetsutredning för de båda byggaktörerna har tagits fram (baserat på Cykelparkeringstal i nyproduktion samt Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal). Den kommer att uppdateras i den fortsatta planeringen och slutligen utgöra underlag för bygglov. Se bilaga "Mobilitetsutredning för Alviks strand", 260227, för detaljerade beräkningar och antaganden för bedömningen av parkeringsbehovet i området.

Vasakronan har två scenarion. Ett av båghusen omvandlas till bostäder i det ena scenariot och i det andra scenariot är det fortsatt kontor. Scenariot med omvandling till bostäder är dimensionerande för bilplatserna.

Beräkningarna, enligt mobilitetsutredningen, visar att de tillgängliga platserna i Vasakronans och JMs garage (totalt 573 platser) inte räcker till utan både mobilitetsåtgärder och samnyttjande av bilplatser kommer att behövas. Underskottet som behöver täckas av mobilitetsåtgärder och samnyttjande är omkring 100 bilplatser.

Samnyttjande

Behovet av bilparkering skiljer sig över dygnets timmar för de olika verksamheterna och genom samnyttjande kan det totala antalet parkeringsplatser som behövs hållas nere. För att samnyttjande ska vara möjligt förutsätts att inga av bilplatserna som ingår i samnyttjandet får vara exklusivt reserverade för vissa verksamheter eller individer. Parkeringsplatser för boende ingår inte i samnyttjandet av bilplatser.

Vasakronans garage har två plan, där det övre våningsplanet kan nyttjas som boendeparkering med tillträde enbart för boende. Det nedre planet bör vara utformat för besökare till bostäder samt anställda och besökare till verksamheter. Det är också en lösning som skapar god orienterbarhet och minimerar söktrafik i området där besökare till området hänvisas till bottenvåningen i Vasakronans stora garage med in- och utfart mot Strandparken. Samnyttjandet förutsätter att boendes besökare samt besökare och anställda även hos JMs verksamheter har möjlighet att parkera i Vasakronans nedre garageplan.

För att få fram dimensionerande tidpunkt, där de aktuella verksamheternas har sin maximala parkeringsefterfrågan på bilparkering, beräknas samtliga verksamheters parkeringsefterfrågan vid de olika tidpunkterna. Den period som genererar det totala maximala behovet är det som utgör parkeringsefterfrågan för området.

Belägningsgraden för de befintliga parkeringsplatserna understryker möjligheten till goda resultat av samnyttjande. Under 2022 var den högsta belägningsgraden runt 60 procent på dagarna under kontorsarbetstider samt runt 30 procent utanför kontorstider. De flesta anländer mellan klockan 8 och 9 på morgonen. (Enligt parkeringsutredning, Vasakronan Alviks strand, Sweco 20231012).

Förslag på mobilitetsåtgärder

Syftet med mobilitetsåtgärder är att skapa goda förutsättningar för hållbart resande och sänka parkeringsefterfrågan genom att erbjuda andra former av mobilitet än att äga egen bil. Sammantaget ska åtgärderna bidra till att sänka efterfrågan på bilparkering.

Föreslagna åtgärder ska utformas och anpassas till typ av bebyggelse, förutsättningar för resande med respektive trafikslag samt det geografiska läget i förhållande till service och målpunkter. Tillsammans ska föreslagna åtgärder dels understödja att hållbara resvanor etableras, dels skapa en bestående beteendeförändring.

Ett paket av åtgärder som tillsammans bedöms minska efterfrågan på att äga egen bil i området med upp till 15%, vilket motsvarar medelnivå i Stockholms stads riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal kommer tas fram för Vasakronan och JM. Exempel på åtgärderna som kommer vara aktuella att föreslå är; kommunikationsåtgärder, cykelparkering av hög standard och cykelservice, cykelpool och bilpool.

Reduktion genom mobilitetsåtgärder och samnyttjande

Nedan redovisas en sammanställning av efterfrågan på bilparkeringsplatser genom samnyttjande efter det att en reduktion för mobilitetsåtgärder har gjorts för boendeparkeringen.

Bebyggelsestyp	Vasakronan & JM, Alternativ bostäder, antal bilplatser
Bostäder	391,0
Anställda & besökare	127,6
Poolbilar	15
Summa parkeringsefterfrågan	533,7
Tillgängliga platser	573
Överskott	39,3

Tabell 1 Efterfrågan på parkering vid samnyttjande inom området efter en reduktion för mobilitetsåtgärder har gjorts för boendeparkeringen

Med föreslaget samnyttjande på platser för kontor, verksamheter, och besökare till området samt mobilitetsåtgärder motsvarande 15 % reduktion på boendeparkeringen finns en reserv på cirka 40 bilplatser i området (baserat på bebyggelseförslag december 2025). Anställda och besökares parkeringsbehov tillsammans med poolbilar (143 platser) ryms i Vasakronans nedre garage med 169 tillgängliga parkeringsplatser.

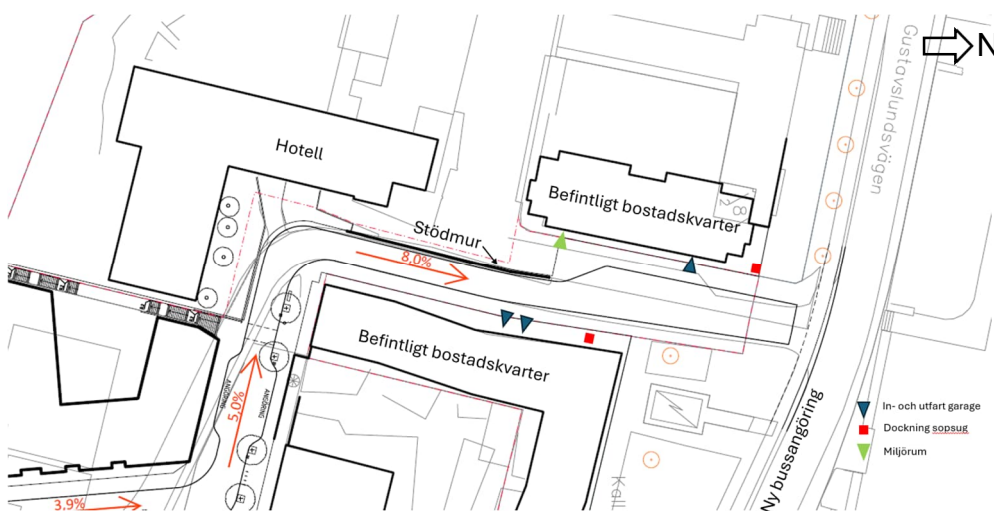
5.6 Laddplatser för elfordon

I plan- och byggförfordningen finns krav för laddinfrastruktur vid uppförande av nya byggnader och vid ombyggnader. Reglerna innebär för utvecklingen av Alviks strand i korthet att förberedelser för ledningar ska finnas till alla parkeringsplatser i bostadshus och till minst 20 procent av parkeringsplatserna tillhörande byggnader som inte är bostadshus. I byggnader som inte är bostadshus ska det finnas minst en laddningspunkt.

Laddning vid bostaden är den mest betydande laddningsplatsen för elfordon. I kombination med den nationella långsiktiga målsättningen om att Sverige ska ha en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 rekommenderas att utbyggnad av laddningspunkter byggs ut i avsevärt högre omfattning än kraven för att möta efterfrågan. En rekommendation är därför att antalet laddpunkter anläggs för minst 25 procent av antalet boendeparkeringar. För kontor rekommenderas att minst 10 procent av parkeringsplatserna installeras med laddningspunkt.

Kravställningen betyder att omkringliggande infrastruktur för elnätet (så som nätstationer) behöver vara dimensionerad för att laddpunkter är installerade för alla bostadsparkeringar samt för en femtedel av parkeringen som tillhör byggnader med annan användning än bostäder.

6 Områdets västra tillfart, Gustavslundsvägen



Figur 12 Områdets västra tillfart

I områdets västra tillfart, på Gustavslundsvägen, är det trångt mellan mur mot hotellet och befintligt bostadskvarter. Gatan lutar ca 8 % på sträckan. Körbanan är som idag 5,5 meter bred och dubbelriktad och längs det östra nybyggda kvarteret finns en 3 meter bred gångbana. På det branta avsnittet kan fordon stanna för att korttidsangöra de befintliga bostadsentréerna. Infarten till garaget i södra hörnet av kvarter P rivs när gatan dras om för en lägre lutning. All in och utfart till garaget i kv P samlas då i de nedre infarterna. Stödmuren mot hotellet håller upp gatan och blir genom detta allmän. I fortsatt arbete behöver skick och behov av eventuella åtgärder för muren utredas vidare.

Idag finns en bussangöring i anslutning till hotellets infart på den del av Gustavslundsvägen som i dagsläget är samnyttjad kvartersmark. Bussarna backvänder på den gemensamma gatan och över gångbanan. För att skydda fasaden på bostadshuset på östra sidan av gatan för påkörning vid dessa

backningsrörelser har betonghinder satts ut. I planförslaget övergår gatan till staden och blir allmän plats. Körytorna föreslås minskas till förmån för bredare gångbanor och den olämpliga vändningen kommer inte vara möjlig. Turistbuss kan köra upp för backen och vidare genom området men det är mycket trångt och kräver svep över gångbanor. Därför föreslås det att hotellets bussangöring flyttar ut på Gustavslundsvägen i höjd med Kalle Schröders torg. Bussangöringen flyttar då ca 50 meter norrut och gångavståndet blir ca 100 meter till hotellets entré. Turistbussarna behöver då vända med backning på Gustavslundsvägens vändplats vid Tranebergs strand. Alternativt anordnas möjlighet för bussar att vända inom hotellets kvartersmark bakom hotellet där parkeringsplatser idag är anordnade.

Vidare finns dockningsstationer för sopsug på Gustavslundsvägens båda sidor som ligger inne på kvartersmark. Dessa behöver fortsatt angöras från körbanan inom 5 meter.

Avfallshämtning från miljörum i bostadskvarteret på gatans västra sida behöver ske via kvartersmarken vid hotellet. Dessa transporter behöver fortsatt vända på hotellets kvartersmark. Avtal för detta behöver ses över i samband med att dagens gemensamhetslösning upphör då gatan i övrigt blir allmän plats.

7 Trafikanalys

Trafiken mättes i områdets anslutning till Gustavslundsvägen 2017 och fördelade sig på 1580 fordon/dygn (maxtimme 184 fordon/timme) på Strandgatan och 2023 fordon/dygn (maxtimme 223 fordon/timme) på Gustavslundsvägen. Totalt ca 3 500 fordon/dygn till och från området.

Områdets trafikallsträng förändras då befintliga verksamheter ersätts med en blandning av bostäder och kontor. Vasakronan har i sitt bebyggelseförslag två scenarion. Ett där kontorsverksamheten behålls i alla båghus och ett där två av båghusen omvandlas till bostäder. Det scenario där kontoren bevaras är det förslag som alstrar mest biltrafik och därför har studerats vidare.

En bedömning av områdets trafikallsträng idag och för det framtida området har tagits fram och redovisas mer noggrant i bilaga Alvik strand - Trafikallsträng 250515.

Bedömningen visar att biltrafiken fortsatt ligger på samma nivå som idag och att biltrafiken snarare minskar med ett par hundra fordon i områdets anslutningar till Gustavslundsvägen och ligger på 3 300 fordon/dygn. Det innebär att områdets lokalgator kommer att ha mycket små trafikmängder i de inre delarna och biltrafiken ökar mot Gustavslundsvägens anslutningar. Genom att kontoren minskar och ersätts av bostäder kommer fördelningen av biltrafikens riktningar ändras. I dag är den absolut största delen av biltrafiken kopplad till kontor och verksamheter. Det innebär att bilarna till stor del kommer på morgon och åker på eftermiddagen. Enligt planförslaget med tillkommande bostäder och minskad kontorsbebyggelse så fås en mer blandad riktningssuppdelning på biltrafiken. Det bör vara gynnsamt för problemen för bussarnas framkomlighet vid Tvärbanans passage av Gustavslundsvägen. Detta resonemang fördes också av Trafikkontoret i tidigare skede i planarbetet för Racketen 9 och 10, se nedan.

Trafikkontoret bedömde i sitt tjänsteutlåtande till trafik- och renhållningsnämnden att Gustavslundsvägen kommer att tåla den tillkommande trafik som programförslaget ger, eftersom bostadstrafiken till stor del är motriktad dagens dominerande arbetsplatstrafik. Trafik- och renhållningsnämnden efterfrågade förbättringsåtgärder för cyklister i området kring Gustavslundsvägen.

Biltrafiken bedöms fördela sig i området enligt figur 13 och siffrorna har fördelats efter var i området garageplatserna för bostäder och kontor kommer finnas och vilket det smidigaste vägvalet för biltrafiken som det för med sig..



Figur 13 Fördelning av biltrafikmängder i området

Vidare ska slutsatsen att biltrafiken blir ungefär som idag ses i ljuset av att möjligheten till att resa med bil till och från området blir mindre attraktivt på grund av planerad utökning av Tvärbanans turtäthet. Detta leder till ökad fördröjning för biltrafiken i plankorsningen med Gustavslundsvägen.

Det är i fortsatt planering därför viktigt att konsekvent utforma området och bebyggelsen för att bilanvändandet ska hållas på så låg som möjligt. Det görs främst genom låga parkeringstal, avgiftsbelagd parkering och väl utformade mobilitetslösningar för alternativ till bil.

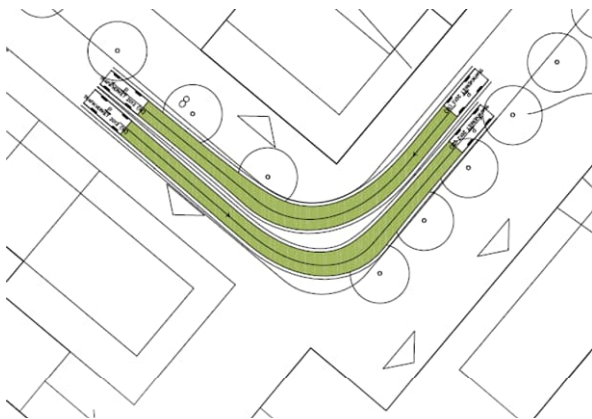
Området har också ett av de bättre kollektivtrafiklägena i Stockholm och kan därför anses ha bra alternativa resmöjlighet till bilen. Även möjligheterna att cykelpendla är goda för området.

8 Dimensionerande trafiksituation

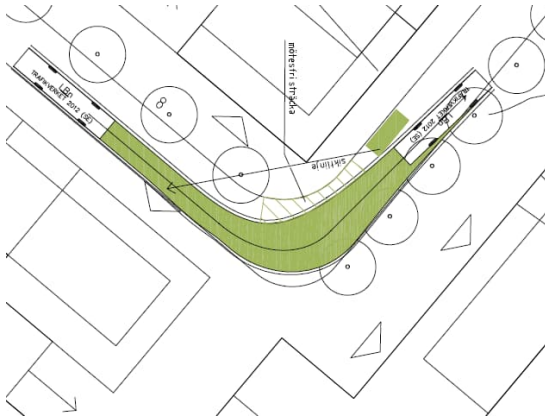
Körbanorna på områdets lokalgator föreslås normalt 6 meter breda. Längs Strandgatan föreslås att körbanan som smalast är 5,5 meter bred. I området föreslås parkeringsförbud utom på platser där mötesbredd saknas och stannandeförbud krävs (genom kurvor) eller angöringsbehov saknas. Det innebär att korttidsangöring och parkering upp till 3 timmar med tillstånd för rörelsehindrade längs kantstenen blir tillåten utan särskild skyltning där parkeringsförbud gäller. Staden kan också genom att införa lokala trafikföreskrifter ordna särskilda markerade parkeringsplatser för personer med tillstånd för rörelsehinder, på- och avlastningsplatser etcetera om behov uppstår. Dessa platser kommer då att ligga på raksträcka i körbanan och innebära ett möteshinder för övrig trafik. Eftersom trafikmängderna i området kommer att vara låga bedöms det vara en acceptabel lösning. (Se bilaga – ritning – angöring till entréer för exempel av placering entréer och hur angöringsbehovet då kan lösas.)

De tvåra kurvorna i området kan liknas vid korsningar och innebär att lastbilstransporter som kommer att trafikera lokalgatorna kör med körsätt C enligt VGU, dvs inkräkta helt eller delvis på motriktat körfält i kurvorna. Stannandeförbud behövs därför i anslutning till kurvorna för att säkerställa att stora fordon kommer fram. Personbilar kommer att kunna mötas i 20 km/tim i kurvorna. Tillräcklig sikt i kurvorna är också viktigt och resulterar i hörnavskärning i ett av JM:s kvarter.

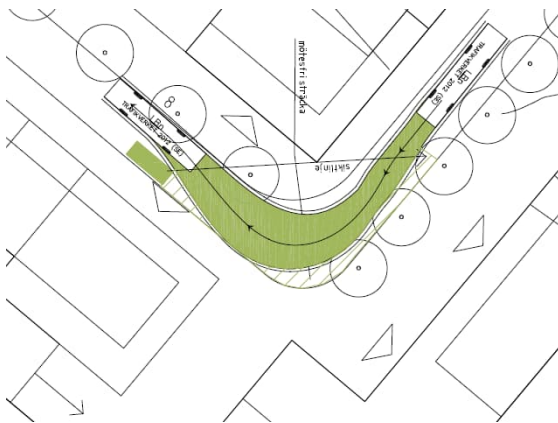
Nedan redovisas körspår för normal dimensionerande trafiksituation (DTS) då personbilar möts i tvär kurva (Figur 14) och extrem dimensionerande trafiksituation då lastbil ska passera kurva (Figur 15 och 16).



Figur 14 Normal DTS. Personbil + personbil



Figur 15 Extrem DTS. Lastbil LBn i ytterkurva, 12 m lång



Figur 16 Extrem DTS. Lastbil LBn i innerkurva, 12 m lång

9 Tillgänglighet, parkering och besöksparkering

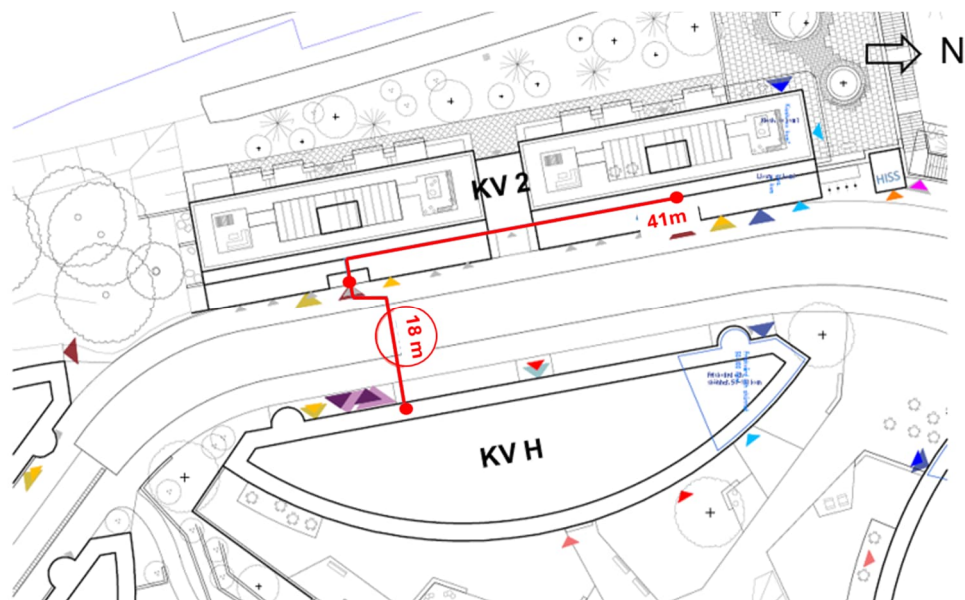
Tillgänglighet i form av angöring ska enligt Stockholms stads riktlinjer klaras inom 10 meter från entré. Enligt BBR (Boverkets byggregler) gäller att angöring ska klaras inom 25 meter från byggnadernas entréer och att parkering för rörelsehindrad ska kunna ordnas. BBR anger också att parkering för rörelsehindrad inte bör anläggas där gata lutar mer än 2 % i längsled.

Inom området föreslås normalt parkeringsförbud gälla. Det innebär att korttidsangöring som till exempel lastning och lossning, på- och avstigning tillåts i körbanan. Parkering för personer med tillstånd för rörelsehindrade upp till 3 timmar tillåts också. Gatuparkering är i förslaget förbjuden. All parkering för såväl bostäder, kontor och besökare till boende och verksamheter hänvisas därmed till platser i garage.

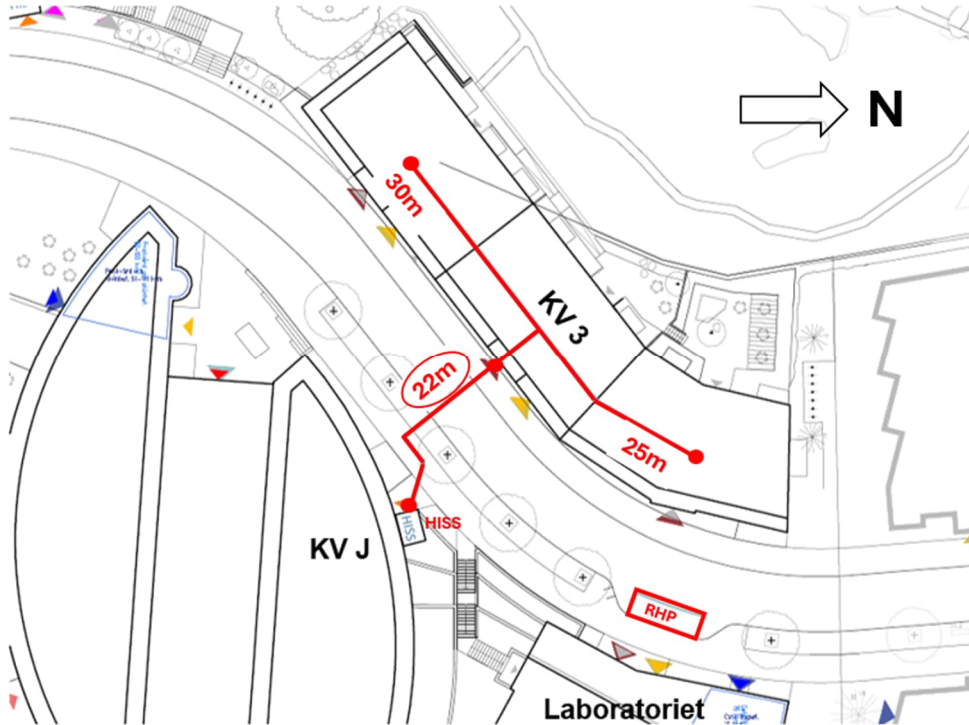
Planområdets topografi och anslutningar till befintliga hus som ska bevaras för med sig att den föreslagna gatan genom området till stor del kommer luta 5 % . På enstaka sträckor mer än det. Strandgatan föreslås fortsatt flack och klarar till stora delar gränsen 2 % lutning.

Boende- och besöksparkering till de äldre byggnader som bevaras och saknar garage samt de nya kvarteren längs berget som är för smala för att inrymma garage hänvisas i förslaget till garage i andra byggnader i området. Avståndet till parkering för rörelsehindrade blir därmed längre än riktlinjerna anger. Korttidsangöring i direkt anslutning till entréer är i förslaget dock möjlig. Nedanstående beskrivning samt figurer visar avstånd utomhus mellan bostadsentré och garageentré för dessa byggnader. Se också ritningsbilaga med sammanställning över förslagets angöringsmöjligheter.

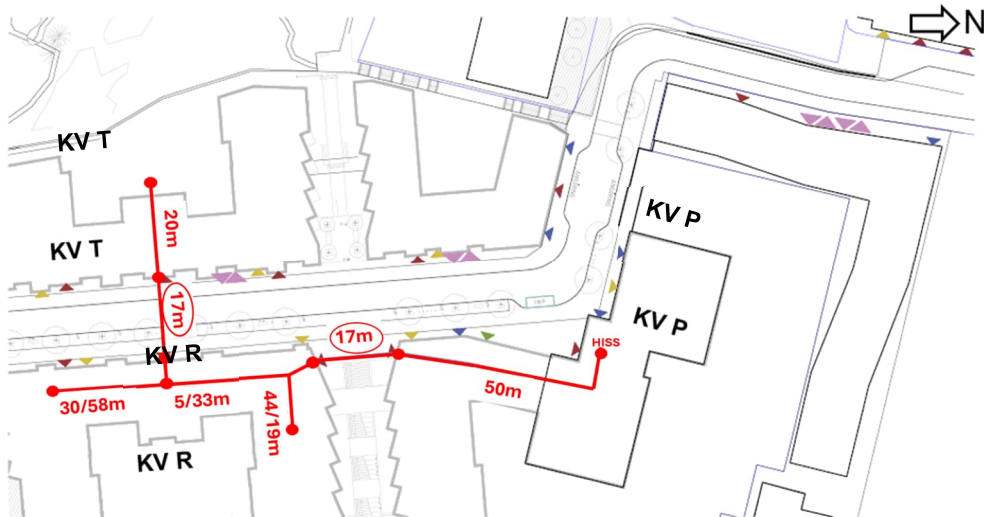
De föreslagna kvarteren längs berget 2 och 3 samt kvarter R saknar garage. (se Figur 17-19). För dessa byggnader behöver boendeparkering för personer med nedsatt rörlighet lösas genom invändiga förbindelser i bostadshuset med en utvändig koppling på som mest 25 meter till annan byggnad med garage.



Figur 17 Kv 2, avstånd till från trapphus till garageentré i kv H. 18 meter utomhus (gatans längslutning 5,6 %). Avstånd inomhus max. 41 meter



Figur 18 Kv 3, avstånd från trapphus till garage under kv J. 22 meter utomhus (gatans längslutning 5 %). Avstånd inomhus max. 30 meter. Plats för rörelsehindrad på gata vid Laboratoriet.



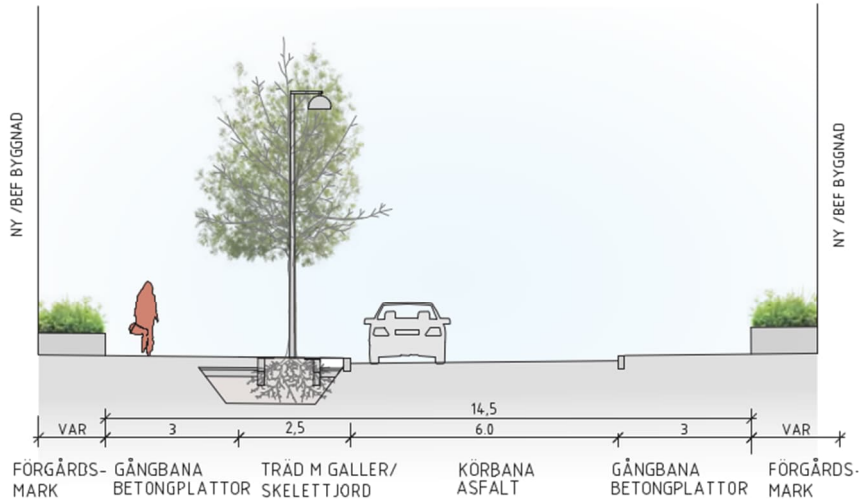
Figur 19 Kv R, avstånd från trapphus till garage. Två alternativ; garage i kv T eller garage i kv P. Till garage i kv T. Avstånd utomhus 17 meter (längslutning 5 %). Avstånd inomhus max 44 meter. Till kv P. Avstånd utomhus 17 meter (längslutning 0 %). Avstånd inomhus max 108 meter.

I förslaget för Laboratoriet har boendeparkering för rörelsehindrad inte kunnat ordnas på kvartersmark. En parkeringsficka i trädraden på den allmänna gatan föreslås därför (figur 18).

Vid LSS-boende och förskolan föreslås platser för rörelsehindrade att ordnas på gatan vid behov och efter ansökan till Trafikkontoret.

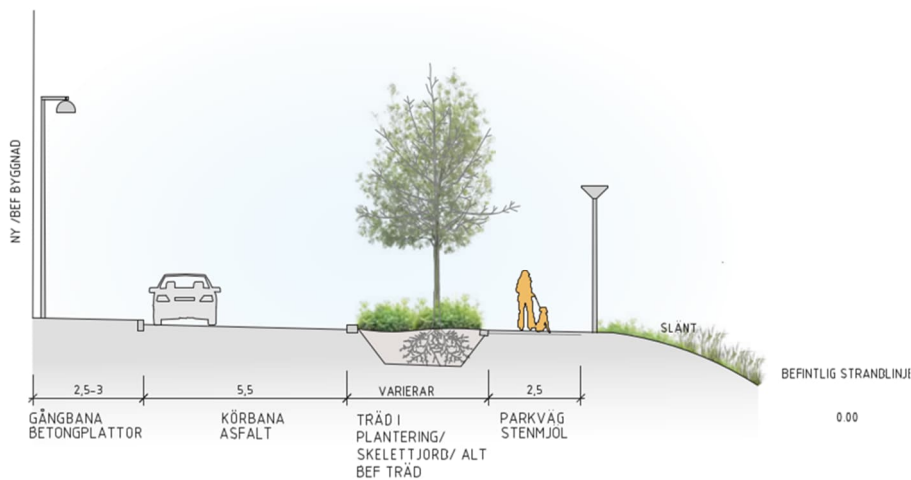
10 Gatusektioner

Gustavslundsvägen, lokalgata 6 meter bred körbana med trädplantering



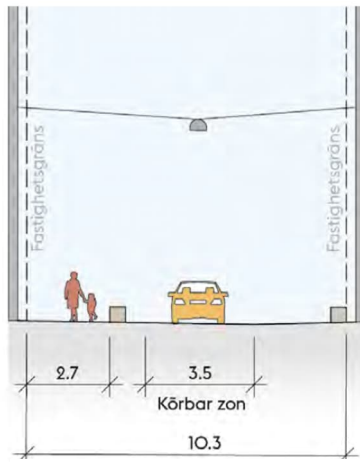
Typsektion Gustavslundsvägen med trädplantering

Strandgatan, lokalgata 5,5 meter bred körbana



Typsektion Strandgatan

Gångfartsområde mellan båghus M och G



Gångfartsområde

Typsektion Gustavslundsvägen

11 Restlista trafik, inför fortsatt planering

- Kontrollera status på stödmur mot Scandic Hotell så att staden kan ta över den.
- Den nya parkeringsnormen i Stockholm minskar behovet av parkeringsplatser men ökar krav på cykelparkering och mobilitetsåtgärder (under lång tid). Prövas i bygglovsskedet.
- Översyn av behovet av ytterligare fartdämpande åtgärder i samband med projektering. Gäller till exempel huvudcykelstråkets branta partier.

BILAGA

Alviks strand Trafikalstring, Tyréns, 250615

Mobilitetsutredning för Alviks strand, 260217

Ritning: Översikt angöring - Tyréns, 251212

Ritning: Översikt höjder och profiler – Tyréns, 251212