



Hanna Borg
Trafikplanering
08-508 263 36
hanna.borg@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2010-06-08

Ombyggnad av Älvsjövägen. Genomförandebeslut.

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att ombyggnad av Älvsjövägen ska genomföras under åren 2010-2011.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Staffan Forsell
Avdelningschef

Mats Fager
Enhetschef

Sammanfattning

Översiktsplanen redovisar Älvsjö centrum som ett av stadens tolv stadsutvecklingsområden och Älvsjö ingår även i "Vision för Söderort". Den nyligen antagna detaljplanen för Kv. Spikklubban möjliggör en ombyggnad av Älvsjövägen enligt tidigare inriktningsbeslut (TRN 2007-04-03).

Älvsjövägen tillhör stadens primära vägnät i egenskap av den viktiga länken mellan E4/E20 (Södertäljevägen) och väg 226 (Huddingevägen) och trafikeras av en av ytterstadens stombusslinjer. Den aktuella ombyggnadssträckan, Magelungsvägen – Götalandsvägen, har idag brister gällande trafiksäkerhet och framkomlighet. Genom att ersätta dagens cirkulationsplats med en signalreglerad



korsning kan en mer framkomlig och en säkrare trafikmiljö uppnås för samtliga trafikslag. Ombyggnaden innebär även att åtgärda pågående sättningar som innebär att delar av vägen har sjunkit.

Investeringen är kalkylerad till 26 Mnkr med genomförandetiden 2010-2011. Avsikten är att finansiera projektet med trängselskattepengar.

Bakgrund

Översiktsplanen redovisar Älvsjö centrum som ett av stadens tolv stadsutvecklingsområden och Älvsjö ingår även i "Vision för Söderort". Gat- och fastighetskontoret påbörjade 1998 ett programarbete för Älvsjö C tillsammans med stadsbyggnadskontoret och stadsdelsförvaltningen. Programmet godkändes av GFN (2002-04-16).

I samband med detaljplanen för bostäder och resecentrum i Älvsjö C (2007-04-03) fattade TRN inriktningsbeslut om ombyggnad av Älvsjövägen. Detaljplanen för kv. Spikklubban, som möjliggör ombyggnaden av Älvsjövägen, har genomgått två plansamråd (6 feb – 20 mars 2007 samt 2 juli – 18 augusti 2008) där Älvsjö stadsdelsförvaltning varit en av remissinstanserna. Planen vann laga kraft 2010-03-30.

Tidigare trafikanalyser har visat på att kapacitetsförstärkningar behövs till följd av utbyggnad av Älvsjö C. Programmet föreslår 600 nya lägenheter i och omkring Älvsjö C.

Alternativet att förlägga Älvsjövägen i tunnel har sedan tidigare inte visat sig vara ekonomiskt försvarbart. Föreslagen ombyggnad av Älvsjövägen möjliggör dock inte en sådan lösning på längre sikt.

Befintlig situation

Älvsjövägen tillhör stadens primära vägnät i egenskap av den viktiga länken mellan E4/E20 (Södertäljevägen) och väg 226 (Huddingevägen) och trafikeras av en av ytterstadens stombusslinjer. Den aktuella ombyggnadssträckan, Magelungsvägen – Götalandsvägen, har idag brister gällande trafiksäkerhet och framkomlighet.



Figur 1: Flygfoto Älvsjövägen/Johan Skyttes Väg med markerat ombyggnadsområde

Cirkulationsplatsen vid Johan Skyttes Väg visar tendenser på kapacitetsproblem i rusningstrafik, svårigheter för norrgående busstrafik att ta sig till och från Älvsjö C och är samtidigt oförenlig med säkra gång- och cykelpassager. Den statistik kontoret har tillgång till visar att fem polisrapporterade olyckor skett de senaste 10 åren på platsen, tre upphinnandeolyckor samt två mellan cykel och motorfordon.

Till följd av utbyggnad av Älvsjö C har infartsparkeringen nyligen flyttats från Älvsjö station och fått ett nytt läge på kv Spikklubban (205 platser) med anslutning via Herr Stens Väg i närheten av cirkulationsplatsen.

Älvsjövägen trafikeras dagligen med ca 22 000 fordon/dygn och har hastighetsbegränsningen 50 km/h. Johan Skyttes Väg trafikeras av ca 3 500 fordon/dygn på ömse sidor av Älvsjövägen. Den största gång- och cykelströmmen rör sig över Älvsjövägen. SL trafikerar Magelungsvägen söderifrån via Johan Skyttes Väg till Älvsjö C med sex linjer, varav en stombuss. Under rusningstimmen (ca 07-08) passerar 32 bussar norrut och 31 söderut. Detta innebär att antalet resenärer med buss och bil är av samma storleksordning.



Den föreslagna ombyggnaden av Älvsjövägen behandlades inom ramen för detaljplanen för kv. Spikklubban. Stadsbyggnadskontorets ställningstagande var att ombyggnad av korsningen bör ske snarast då den nya infartsparkeringen kommer att bidra till ökad trafik.

Älvsjövägen har detaljprojekterats under våren 2010 och bygger på en framtagna systemhandling från 2006. Etappen i den västligaste delen, kv. Armborstet, färdigställdes våren 2009 i exploateringskontorets regi där ombyggnad av cirkulationsplatsen Älvsjövägen – Götalandsvägen samt gatumark omkring kvarteret (Älvsjövägen, Götalandsvägen och Sten Stures Gränd) utgjorde en del.

Analys och konsekvenser

En av utgångspunkterna för ombyggnaden av Älvsjövägen har varit att skapa bättre framkomlighet och kapacitet i korsningen med Johan Skyttes Väg. Genom att ersätta dagens cirkulationsplats med en signalreglerad korsning kan detta uppnås samt att en bättre styrning av trafiken möjliggörs. Bland annat kommer bussprioritet för stombusslinjen 173 införas till och från det nya resecentrumet i Älvsjö C.

Kapacitetsberäkningar för Älvsjövägen/Johan Skyttes Väg har utförts med prognosåret 2020 och ett utbyggt Älvsjö C. Ombyggnadsförslaget innebär:

- För att få till tillräckliga magasinlängder inför korsningen flyttas Herr Stens Vägs anslutning till Älvsjövägen ca 40 meter österut.
- Flytt av Herr Stens Vägs öppnar upp för att vidga Herr Stens Torg med öppna ytor, nya träd samt en korttidsparkering om 20 platser
- I enlighet med detaljplanen för kv. Spikklubban minskas infartsparkeringens 205 platser till 175. Dock finns det möjlighet att i ett senare skede uppföra ett parkeringsdäck och totalt inrymma 220 parkeringsplatser.
- Gång- och cykelförbindelserna förbättras i både nord-sydlig och öst-västlig riktning där en Älvsjö C är en viktig målpunkt.
- Johan Skyttes Plats rustas upp och anpassas till gatustrukturen. Fyra av de nio parkeringsplatser försvinner då Johan Skyttes Väg förstärks med ett körfält österut. Lastplatsen som idag är belägen på Älvsjövägen i

norrgående riktning flyttas in på Johan Skyttes Plats till förmån för den rörliga trafiken på det primära vägnätet.

- Lastplatsen på Älvsjövägen i södergående riktning tidsbegränsas med stoppförbud i rusningstrafik då det har visat sig svårt att ersätta denna på omgivande gator.
- Älvsjövägen och Johan Skyttes Väg österut får ny belysning som har samma ljus och materiell design som inom projektet kv. Armborstet och i kommande projekt Älvsjö C. För att lyfta fram platsbildningar föreslås någon form av trivselbelysning som skapar en annan karaktär åt dessa platser, t ex Herr Stens torg.



Figur 2: Skiss på föreslagen ombyggnad (Tyréns)

Ombyggnationen innebär en del omfattande arbeten för de ledningsägande bolagen (Fortum distribution, Stokab samt Stockholm Vatten) vilket utgör de inledande arbetena under höst/vinter 2010.



Konsekvenser

Infartsparkeringen vid kv. Spikklubban kan idag nås både söder och norrifrån via Herr Stens Väg. Det är dock ingen optimal lösning då fordon söderifrån får lov att göra en vänstersväng till Herr Stens Väg och därmed korsa en stark ström i rusningstrafik. Kontoret anser inte att en acceptabel trafiksäkerhetsnivå kan uppfyllas med tillåten vänstersväng såväl söderifrån eller ut från Herr Stens Väg. Genom att uppföra en mittrefug tillåts därmed endast medlöpande in- och utfart. Detta innebär att infartsparkeringen inte får den önskade tillgängligheten efter avvägningar med trafiksäkerhet och framkomlighet.

Geotekniska undersökningar visar att korsningen Älvsjövägen/Johan Skyttes Väg underlagras av lera med pågående sättningar. Idag har den västliga delen av cirkulationsplatsen sjunkit märkbart. För att förhindra fortsatta sättningar måste en större del av körbanan och gångbanorna grävas ut och förstärkas vilket ger ekonomiska men även utförandemässiga konsekvenser.

Projektets genomförande kräver god planering med tanke på lokalisering och det stora trafikflödet. Att upprätthålla busstrafiken till och från Älvsjö C är av hög prioritet.

Ett antal etapper kommer att behövas där de mest trafikstörande arbetena förläggs till mindre trafikintensiva perioder såsom nätter och sommarmånader. Att skapa säkra arbetsmiljöförhållande kombinerat med säkra och framkomliga trafikförhållanden för samtliga trafikslag kommer att innebära fördyringar för projektet men som kontoret anses vara nödvändiga.

En potentiell risk är påverkan av projektet Älvsjö C som har en planerad byggstart i augusti 2010 och väntas pågå 2 år framåt. En samordning har påbörjat inom staden tillsammans med SL för att identifiera möjliga konflikter.

Ekonomi

Kontoret har för avsikt att finansiera projektet med hjälp av trängselskattepengar. Det medför en risk då medel fastställs ett år i taget efter genomgång på departementet via regleringsbrev till Trafikverket och först därefter sker den slutliga fördelningen mellan Trafikverkets, SL:s och Trafikkontorets projekt.

Tilldelningen av medel för 2010 är fastställd av departementet och inrymmer Älvsjövägens ombyggnad.

Kontoret har tagit fram en uppdaterad kostnadsuppskattning utifrån nuvarande projekteringsförutsättningar.

Den uppskattade investeringens totala utgift framgår nedan:

2009	2010	2011
0,2	10,0	16,0

Ombyggnaden beräknas inte medföra några ökade driftskostnader eftersom gatuytorna är i princip de samma som i dagsläget. Underhållskostnaderna kommer dock att minska en tid framöver då ytorna förnyas. Den nya signalanläggningen ersätter idag två signaler och skillnaden i driftskostnad för den blir i princip försumbar.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden godkänner en ombyggnad av Älvsjövägen med en genomförandetid mellan 2010-2011.

Slut